



Universidade do Mindelo

República de Cabo Verde



Universidad de Valladolid

España

MESTRADO EM DIREITO MARITIMO E COMÉRCIO INTERNACIONAL



RESPONSABILIDADE PELOS ACTOS DE CARGA E DESCARGA

Mestrando

Albertina G. Ferreira

Coordenador

Aitor Zurimendi

Mindelo, Julho de 2014

ÍNDICE

ABREVIATURAS	3
INTRODUÇÃO	4
CAPÍTULO I. CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR MAR	5
A. INTRODUÇÃO	5
1. Noções	5
1.1. Contrato de Transporte Marítimo	6
2. Direito Uniforme.....	7
B. PRINCIPAIS DOCUMENTOS	8
1. Conhecimento de Embarque	9
2. Carta Partida	13
C. OPERAÇÕES CARGA E DESCARGA DE MERCADORIAS	16
1. Carga sob Custódia	17
2. Embarque e Desembarque da Carga	17
3. Estiva da Mercadoria	21
4. Rota do Navio	22
CAPÍTULO II. RESPONSABILIDADE NO CARREGAMENTO E NA DESCARGA	24
A. INTRODUÇÃO	24
1. Âmbito de Aplicação	24
2. Sujeitos do Transporte Marítimo.....	25
B. RESPONSABILIDADES	28
1. Responsabilidade por Danos no Direito Marítimo	28
2. Responsabilidade do Proprietário/Armador de Acordo com o Código Comercial.....	30
3. Responsabilidade e Obrigações do Transportador	32
3.1. Responsabilidade do transportador perante as Regras de Haia-Visby...	38
3.2. Responsabilidade do Transportador Perante as Regras de Hamburgo..	40

3.3. Auxiliares do Armador Versus Cláusula Himalaya.....	42
C. LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE.....	45
1. Limitação da Indemnização.....	48
CAPÍTULO III. SEGURO DE FACULDADES -- MERCADORIAS	50
A. INTRODUÇÃO	50
1. Antecedentes Históricos e Importância Actual.....	50
2. Obrigações e Direitos do Segurador.....	56
2.1. Obrigações na Conclusão do Contrato	57
2.2. Precauções dos Vendedores e Compradores.....	62
3. Desvio da Carga.....	66
CONCLUSÃO	68
BIBLIOGRAFIA	70
FONTES E NORMATIVAS CONSULTADAS	71
LISTA DE ANEXOS.....	72

ABREVIATURAS

BL	Bill of Lading
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CC	Código Civil
CCI	Câmara de Comércio Internacional
CCom	Código Comercial
CEE	Comunidade Económica Europeia
C&F	Cost and Freight
CIF	Cost, Insurance and Freight
CMI	Comité Marítima Internacional
CNUDMAR	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CNUDMI	Convenção das Nações Unidas para a Unificação do Direito Mercantil Internacional
DEG	Direito Especial de Giro
FMI	Fundo Monetário Internacional
FOB	Free on Board
FIO	Free in and Out
FIOS	Free in and out Stowed
FIOST	Free in and out, stowed and Trimmed
ICC	Institute Cargo Clauses
IMO	International Maritime Organization
INCOTERMS	International Contract Terms
ONU	Organização das Nações Unidas
PAL	Passenger and Luggage
RHV	Regras de Haya-Visby
RHAM	Regras de Hamburgo
SDR	Special Drawings Rights
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development

INTRODUÇÃO

É por demais conhecida a enorme capacidade de inovação do Direito Marítimo. Trata-se, com efeito de um direito em evolução, o que não é mais do que um reflexo das profundas modificações e progressos realizados no campo tecnológico, económico e político e que mais reforçam ainda a sua extraordinária capacidade de adaptação. Daí que ele já tenha sido considerado um direito revolucionário. Por outro lado, e porque ele não se compadece com fronteiras que o limitem, o Direito marítimo tem tido, desde sempre, uma vocação marcadamente internacionalista o que hoje se revela claramente através do grande número de convenções internacionais existentes, fruto de trabalho desenvolvido por organizações internacionais de reconhecido mérito que têm estado na origem do esforço de unificação Internacional deste direito-CMI, IMO, CNUDMAR, CNUDCI.

As operações comerciais – a carga, o transporte por mar e a descarga de qualquer mercadoria – devem ter por base um contrato celebrado entre as partes. O contrato deve ser de resultado, porque todas as partes estarão em perfeita harmonia se a operação for bem realizada e sem atropelos. O cumprimento do contrato requer que a carga ou a descarga se produzam efectivamente, isto é, a mercadoria seja retirada do navio e colocada em terra (descarga), ou então que seja transferido do porto ao navio(carga). Entretanto, surgem problemas complexos e difíceis de resolver, principalmente quando entram no sistema diferentes ordenamentos territoriais.

A presente dissertação tem por objecto o estudo e análise da responsabilidade dos envolvidos durante todo o percurso contemplado no contrato e os possíveis prejuízos ou danos causados.

São três, os pilares base em que se assenta este trabalho. Por uma questão de metodologia, entendi iniciar pelo estudo do contrato de transporte de mercadorias por mar seguindo-se-lhe a responsabilidade dos participantes, o seguro da mercadoria devido aos riscos e daí a minimização dos prejuízos. O método aplicado é o da pesquisa científica e entrevista. Achei pertinente também estabelecer um vínculo comparativo entre os Direitos nacional, comparado e uniforme. Por último, o capítulo dedicado à conclusão.

CAPITULO I

CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR MAR

A. INTRODUÇÃO

No âmbito da execução do contrato de transporte de mercadorias, manifesta-se a necessidade de levar a cabo uma série de actividades e operações que, sem ser de transporte propriamente dito, ou em sentido restrito, englobam-se nele, facilitando e procurando a sua realização. É precisamente aí aonde se subscrevem as denominadas operações de carga e descarga das mercadorias.

A maior parte das perdas e danos que sofrem as mercadorias objecto de transporte produzem-se, no sentido amplo, precisamente no decorrer destas operações. Esta sinistralidade considerável produz-se principalmente por dois motivos: em primeiro lugar, existem dificuldades de origem técnica, que apesar de se terem reduzido significativamente, graças aos constantes avanços tecnológicos, entre outros, os mecanismos de unitização da carga, fundamentalmente os contentores e paletes, não eliminaram a frequência destas operações. Em segundo lugar, a celeridade excessiva com que se pode levar a cabo estas tarefas, no sentido de reduzir ao máximo os custoso e improdutivo período de imobilização do meio de transporte, aumenta o risco de que se produzam danos no decorrer destas operações de carga e descarga¹.

1. Noções

Os principais intervenientes num contrato de fretamento são o fretador que é aquele que cede o navio e recebe o frete e o afretador que é aquele que toma o navio de afretamento, que o vai utilizar dentro dos termos do contrato celebrado e que paga o frete.

¹ GARCÍA ÁLVAREZ B., *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Marcial Pons, Madrid/Barcelona/Buenos Aires, 2011, pág.27.

Embora sejam estes os dois intervenientes fundamentais no contrato, é um facto que cada vez há uma maior tendência para o aparecimento de um terceiro interveniente - “o broker”. Trata-se de um intermediário especializado em fretamentos marítimos cujo papel consiste em actuar em nome dos fretadores e afretadores e em celebrar os contratos de fretamento. Estes “brokers”, organizados em firmas especializadas no ramo, têm um vasto conhecimento da tonelagem disponível no mercado internacional e revelam-se, portanto, de uma grande utilidade para ambas as partes do contrato. A sua intervenção dá-lhes direito a uma comissão prevista no próprio contrato de fretamento, em cláusula especial, e que corresponde a uma percentagem do valor do frete cobrado².

1.1. Contrato de Transporte Marítimo.

O contrato de transporte marítimo é uma criação da prática do comércio internacional, em que os utilizadores do comércio marítimo não eram mais somente os grandes comerciantes que dispunham de enormes quantidades de mercadorias a serem transportadas, o que facilitava o fretamento de um navio inteiro que eram formalizados pela Carta Partida (Charterparty).

Com a figura do pequeno comerciante que necessitava transportar pequenas quantidades de mercadorias, esse contrato de fretamento não era adequado aos seus interesses, pois que era complexo e cheio de detalhes. Surgiu então o contrato de transporte marítimo formalizado apenas pelo Conhecimento de embarque (Bill of Lading). Este documento tem valor probatório, estabelecendo o recebimento da mercadoria a bordo do navio e definindo as condições do contrato de transporte no verso.

Parte da doutrina internacional considera o contrato de transporte marítimo um contrato tripartida (carregador/embarcador, transportador e destinatário), que embora “acordado” entre duas partes (carregador/embarcador

² VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.16.

e transportador), incide directamente na figura do destinatário, apresentando-se como sujeito na relação, tendo deveres e direitos sobre a mercadoria.

O termo “acordado” não é muito apropriado para falar do contrato de transporte marítimo de mercadorias, pois, trata-se de um contrato de adesão, onde as cláusulas contratuais são pré-definidas pelo transportador. O embarcador da mercadoria não dispõe de nenhum poder de barganha para negociar as cláusulas contratuais. Por isso, é necessária a previsão de normas jurídicas que regulem estas relações entre partes díspares.

A liberdade contratual configura-se na liberdade das partes em contratar ou não contratar, bem como em concluir livremente o seu conteúdo e sem condições de forma. Assim, as partes são livres para concluir um contrato e definir seu conteúdo nos limites fixados por disposições imperativas de ordem pública.

Podemos conceituar o contrato de transporte marítimo de mercadorias como o instrumento regulador de uma relação, onde o transportador se obriga, mediante contraprestação (pagamento do frete), a transportar determinada mercadoria por via marítima, de um porto para o outro.

De acordo com o Código marítimo de Cabo Verde (CMCV) o “contrato de transporte marítimo” é aquele em que o transportador se obriga a transportar determinada mercadoria por via marítima, de um porto para o outro, mediante retribuição pecuniária denominada frete³.

Sendo os contratos de transporte marítimo na sua grande maioria, internacionais logo, colocam assiduamente um problema de determinação do Direito aplicável. A solução deste problema depende, em vasta medida, da jurisdição competente para dirimir os litígios emergentes do contrato. Caso estes litígios sejam abrangidos por uma convenção de arbitragem, a determinação do Direito aplicável faz-se, em princípio, com base em critérios específicos que integram o Direito Internacional.

2. Direito Uniforme

³ Artigo 530º, do CMCV.

A unificação internacional do Direito material aplicável fez grandes progressos no domínio do Direito Marítimo. Quando a situação caia dentro do âmbito de aplicação de uma Convenção internacional de unificação do Direito material, o seu regime é definido pelas normas convencionais não sendo necessário, em princípio, recorrer ao Direito de Conflitos geral para determinar a lei aplicável.

Apesar do sucesso dos esforços de unificação jurídica internacional desenvolvidos desde finais do séc. XIX, pode dizer-se que só um número relativamente modesto de questões de Direito Marítimo é resolvido com recurso exclusivo ou preponderante ao Direito material unificado. No que tange ao contrato de transporte marítimo de mercadorias, o trabalho desenvolvido pelo Comité Marítimo Internacional e pelas conferências diplomáticas reunidas em Bruxelas centrou-se em torno de determinadas questões de maior incidência prática, sem qualquer veleidade de regulação sistemática. Assim, a Convenção para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento, assinada em Bruxelas, em 1924, veio disciplinar certos aspectos do contrato de transporte titulado por um Conhecimento de carga ou documento similar. De fora ficam, desde logo, os contratos de transporte em que não seja emitido um documento negociável, bem como aqueles em que o Conhecimento é emitido ao abrigo de contrato formalizado numa carta-partida, pelo menos nas relações entre afretador e transportador.

A Convenção tão-pouco regula o contrato de transporte sob Conhecimento no seu conjunto: ela limita-se a estabelecer o mínimo das obrigações do transportador, o máximo das suas exonerações, o limite da indemnização por avarias de carga e os procedimentos a observar no caso de reclamações por avarias de carga. Quer isto dizer que a formação do contrato, as obrigações do carregador e diversos aspectos da execução do contrato pelo transportador e da sua responsabilidade contratual escapam ao domínio material da Convenção e estão submetidos à ordem jurídica nacional designada pelo Direito de Conflitos Geral.

B. PRINCIPAIS DOCUMENTOS

1. Conhecimento de Embarque

Um dos documentos que são inerentes ao contrato de transporte de mercadoria por mar é o Conhecimento de Embarque (Bill of Lading). Este é um dos documentos mais importantes do comércio internacional, e elemento essencial do contrato de transporte marítimo, sendo emitido pela empresa de navegação e é utilizado como comprovativo do contrato de transporte entre carregador / empresa, servindo ainda, de título de crédito e de propriedade da mercadoria (autoriza o proprietário / importador a retirar os produtos) e recibo comprovativo de entrega da carga e das condições em que a mercadoria foi recebida à bordo⁴.

Paralelamente ao desenvolvimento do comércio marítimo, o Conhecimento adquire uma importância cada vez maior. Assim, de mero recibo da mercadoria embarcada, ele virá a constituir, para, além disso, uma prova escrita do contrato de transporte e das condições a que este se encontra submetida. Com efeito, achou-se por bem que nele viessem mencionadas as cláusulas e estipulações principais do contrato.

A cláusula principal é a “Paramount Clause”, que tem como objectivo determinar qual a legislação aplicável ao contrato de transporte. De acordo com o clausulado do “Onlinebill” da BIMCO, pode ter a seguinte redacção: “Serão aplicadas a este contrato as Regras de Haia contidas na Convenção Internacional para a Unificação de determinadas regras relativas a Conhecimentos de Embarque, datadas de Bruxelas aos 25 de Agosto de 1924, tal como promulgadas no país de embarque. Quando no país em que o embarque seja efectuado as regras não tenham sido adoptadas, aplicar-se-a a legislação correspondente do país de destino. Mas no que diz respeito aos embarques para os quais não existem disposições legais obrigatoriamente aplicáveis, serão observadas as disposições da dita Convenção”

A Cláusula de Jurisdição o objectivo é determinar qual o tribunal competente em caso de litígio. Tem a seguinte redacção: “qualquer litígio resultante deste contrato será decidido no país onde o transportador tenha a

⁴ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág. 88.

sua sede principal e serão aplicadas as leis desse país, salvo disposição em contrário contida neste documento”⁵.

Por outro lado, a entrega da mercadoria está subordinada à apresentação deste documento, sem o qual o destinatário não poderá reclamá-la.

Enfim, e como também já foi referida, a concessão de crédito aos comerciantes por parte das instituições bancárias fez com que o conhecimento se tenha tornado um documento negociável e constitua, portanto, um instrumento de crédito.

Pode, pois afirmar-se que o conhecimento desempenha quatro funções:

1º - Constitui um recibo das mercadorias embarcadas que prova a sua recepção por parte do transportador e respectivo carregamento no navio. Isto, no caso de se tratar de um Conhecimento Embarcado. Com efeito, se se tratar de um Conhecimento recibo para embarque, este documento provará unicamente a recepção da mercadoria por parte do transportador, mas não o seu embarque no navio, o que constitui uma diferença apreciável.

2º - Constitui o título do contrato de transporte, a prova escrita das disposições e cláusulas contratuais estabelecidas entre o transportador e o carregador, ainda que emitido ao abrigo de uma carta- partida. Nesta última hipótese a sua importância não diminui, especialmente a partir do momento em que ele se encontra na posse do destinatário.

3º - Constitui um documento negociável que descreve as características e o estado das mercadorias e que dá o direito ao destinatário de reclamar a entrega da mercadoria no porto de destino. Trata-se, pois, de um título representativo das mercadorias tais como nele são descritas e que confere a posse destas a quem com ele se apresente a reclamar a sua entrega. Com a sua transmissão é também transferido o direito à mercadoria.

4º - Constitui um instrumento de crédito, pois que é consequência do facto de ser um título representativo das mercadorias.

⁵ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, págs.160 e 161.

Vejamos um pouco mais em detalhe as modalidades do conhecimento de embarque:

a) **Conhecimento nominativo** - Indica o nome do beneficiário e, como tal, a mercadoria só a ele deverá ser entregue. Em princípio, não é um documento negociável. Aliás, a sua transmissão só poderá ser feita, de acordo com o Código Civil, através da figura da cessão de créditos. Porém raramente é transmitido⁶;

b) **Conhecimento à ordem** - É o tipo utilizado mais frequentemente em virtude da sua rápida transmissão e pelo facto de servir de instrumento de crédito do destinatário que poderá endossá-lo dando como garantia as mercadorias. Este Conhecimento que não indica o nome do destinatário deve estabelecer que foi passado à ordem de determinada pessoa. Por este motivo, só após ter sido endossado é que dará direito ao levantamento da mercadoria, podendo ser feito vários endossos e sendo o destinatário o último endossado. Quem faz geralmente o endosso é o carregador que é quem conhece o destinatário da mercadoria. No entanto, ele poderá ter sido emitido à ordem de outra pessoa a quem caberá o endosso;

c) **Conhecimento ao portador** - Este Conhecimento não indica o nome do beneficiário, oferecendo assim menor segurança pois a forma como é transmitido, por simples tradição faz com que qualquer pessoa dele se possa apropriar. Este terá direito ao levantamento da mercadoria pela simples apresentação do documento. Um Conhecimento será ao portador quando o diz claramente, quando não menciona nenhum nome, quando diz ser à ordem mas não de quem, ou ainda quando diz ser à ordem de determinada pessoa e esta o endossa em branco⁷.

Este tipo de Conhecimento bem como o anteriormente descrito, constitui um título negociável.

⁶ Em Cabo Verde há muitos casos do conhecimento de embarque nominativo. Para procederem ao levantamento da mercadoria, o Conhecimento tem de estar validado (carimbado) pela companhia ou agência que representa o carregador/armador, provando, que estão devidamente autorizados a levantar a mercadoria. Em muitos casos não pagam o frete na origem e têm de pagar no destino e após o pagamento validam o Conhecimento de embarque. Em anexo os vários tipos de B/L que circulam no porto com os respectivos endossos quando são exigidos.

⁷ HEENEN J., *Commerce Maritime*, Bruxelles, 1952.

A regra geral é que a entrega da mercadoria deverá ser feita em benefício do portador do Conhecimento. Aliás, só o portador é que poderá reclamar contra o transportador por eventuais avarias⁸.

Temos ainda o **Conhecimento directo (“Through Bill of lading”)**. Este tipo de Conhecimento é passado quando as mercadorias são transportadas em diferentes navios sucessivos até ao porto de destino. O único navio a que se faz referência é aquele em que as mercadorias são carregadas, embora elas venham a chegar ao porto de destino num outro navio⁹.

Pertence (“ Delivery Order”) - Não é um título de transporte embora com ele esteja relacionado. Trata-se de um documento que é especialmente utilizado para permitir o fraccionamento de um determinado carregamento ou ainda permitir a entrega das mercadorias a diferentes destinatários embora elas estejam abrangidas por um único Conhecimento. Deste modo, o Conhecimento continua a ser o único documento que titula o transporte das mercadorias e daí que se possa afirmar que o “Deliver Order” é como que uma cautela do Conhecimento embora, como estes sejam também um documento à ordem. É muito utilizado não só para fungíveis como ainda para lotes não homogêneos bastando, neste caso, que as mercadorias estejam identificadas.

Em Cabo Verde é pratica esse processo em que as mercadorias vêm contentorizadas e o Conhecimento de Embarque por vezes é emitido à ordem do carregador que por sua vez endossa-o ao transitário e este irá passar pertence aos consignatários de cada volume contido no contentor¹⁰.

Esses volumes estão devidamente identificados com nomes de quem os envia e quem irá recebê-los e os respectivos endereços. Casos dessa natureza são denominados “mercadorias de grupagem “ .

Pode haver três categorias de “Deliver Orders”:

- a) Emitido pelo vendedor/carregador;
- b) Emitido pelo comandante ou agente do armador;
- c) Emitido pelo consignatário.

⁸ Em anexo os vários tipos de documentos utilizados nas operações descarga e na entrega das mercadorias nos portos de Cabo Verde- ENAPOR S.A.

⁹ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.105.

¹⁰ Em anexo pertences referentes ao Conhecimento de carga de grupo.

No primeiro caso, o transportador nada tem a ver com o portador do documento, visto não ter sido ele que o emitiu só respondendo perante o portador do Conhecimento, Conhecimento este que continua a ser o único documento que dá direito à entrega da mercadoria. Deste modo, se o portador do “pertence” constatar alguma falta ou for vítima de alguma fraude ou erro do vendedor, ele poderá unicamente recorrer contra este uma vez que nada o liga ao transportador.

No segundo caso, estamos perante um “ship’s delivery order”, emitido e assinado pelo transportador ou seu agente, facto este que faz com que o “deliver order” constitua um documento representativo das mercadorias a bordo. No entanto ele só será passado após a entrega ao transportador do Conhecimento original. A situação do portador do “delivery order” é idêntica à do portador do Conhecimento, embora não tenha direito à quantidade indicada neste. É de salientar, por outro lado, que o portador do “delivery order” desconhece o conteúdo exacto do Conhecimento, o que poderá constituir uma certa desvantagem para ele no caso de vir a recorrer contra o transportador.

No terceiro caso, o “delivery order” é passado pelo recebedor ou consignatário da carga, ou seja, pelo portador do Conhecimento. Esta situação ocorre especificamente no caso de carregamentos á granel. Embora tratando-se de um documento negociável, já não é, neste caso, representativo das mercadorias a bordo. À semelhança do que sucede no primeiro caso, o portador do pertence só poderá agir contra aquele que o emitiu, não existindo quaisquer relações jurídicas contratuais entre ele e o transportador.

2. Carta Partida

Ao falar do Conhecimento de carga “Bill of lading” convém referir-se sobre a carta-partida¹¹. Existem diferenças importantes entre elas. A carta-partida é anterior ao Conhecimento e é estabelecida antes do carregamento enquanto o Conhecimento é estabelecido, em princípio, após o carregamento e diz directamente respeito à execução do contrato. A carta-partida estabelece

¹¹ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág. 89 – Carta-partida é o título de contrato de fretamento enquanto que o conhecimento é o título de contrato de transporte.

as regras que regem as relações entre as duas partes intervenientes no contrato de fretamento, enquanto o conhecimento rege as relações entre estas e mas também entre estas e o destinatário.

Este documento deriva do antigo hábito, pelo qual se partia ao meio o papel onde se escrevera o convencionado, permanecendo cada contratante com a metade, para evitar dúvidas futuras ou fraudes.

Quando feita com a intervenção de corrector de navios, e por isso subscrita, ou quando escrita por tabelião, com testemunhas, vale como instrumento público.

A carta- partida deve conter os elementos seguintes:

- a) A identificação do navio, através do nome, nacionalidade e tonelagem;
- b) A identificação do fretador e do afretador;
- c) A quantidade e a natureza das mercadorias a transportar;
- d) Os portos de carga e os de descarga;
- e) Os tempos previstos para o carregamento e para a descarga (estadias);
- f) A indemnização convencionada em caso de sobrestadia;
- g) O prémio convencionado em caso de subestadia;
- h) O frete.

Os danos resultantes da omissão de qualquer dos elementos referidos no número anterior são imputáveis ao fretador, salvo prova em contrário.

O Conhecimento de Embarque é emitido em três exemplares sendo um original e duas cópias. À tendência para a diminuição do número de exemplares originais isto no sentido de diminuir os riscos de conflito entre portadores quando surgem a reclamar o carregamento a que pretendem ter direito. Só o transportador tem o direito em emití-lo, (na pessoa do capitão) e são considerados nulos quando emitidos por quem não tenha a qualidade de transportador marítimo. As cópias não negociáveis servem de informação a todos os agentes envolvidos e não são válidas para retirada da mercadoria nem para receber o valor estipulado no crédito documentário.

Neste documento deve constar os seguintes elementos: data do embarque, nome do navio, nome do exportador, nome e endereço da companhia de navegação, nome do importador, porto de embarque, porto de

destino, nome de quem vai ser notificado ou seja o destinatário, quando da chegada da mercadoria, total de volumes, nome da mercadoria, peso bruto e volume cúbico, forma de pagamento do frete ("prepaid" ou "collect"), nome do agente da companhia transportadora no porto de embarque, com o carimbo e a assinatura do responsável bem como carimbo do local de estiva da mercadoria.

Quanto à emissão do Conhecimento de embarque existe o denominado limpo (Clean on Board), quando a mercadoria não apresenta anomalia aparente. Caso contrário, ou seja, se se constatar alguma deficiência, deverá ser feita uma reserva ou observação no documento e, neste caso tem-se um conhecimento sujo("unclean ") e assim sendo não será negociável.

Os carregadores têm todo o interesse em que lhes sejam facultado um Conhecimento limpo. Assim, para ultrapassar essa dificuldade (reserva no B/L), imaginaram um estratagema pelo qual solicitam ao transportador a não inclusão de reservas no Conhecimento, em troca de um termo de garantia por parte daqueles que se obrigam a indemnizar o transportador por eventuais prejuízos que lhe possam advir em virtude da não inclusão dessas mesmas reservas. É a este documento que se dá o nome de "**carta de garantia**" ou , "back letter" ou " lettre de garantie"¹².

3. Apólice de Seguro

A apólice de Seguro é um documento elaborado pela empresa seguradora aquando da solicitação dos proprietários das mercadorias para evitar / diminuir os prejuízos durante o transporte da mercadoria, uma vez que, a empresa seguradora se obriga, contra cobrança de um prémio, a indemnizar pela perda e dano sofrido das mesmas durante a vigência do contrato.

Este documento compreende as Condições Gerais, Especiais se as houver, e Particulares.

Nas Condições Gerais há um conjunto de cláusulas que definem e regulamentam obrigações genéricas e comuns inerentes a um ramo ou modalidade de seguro, nas Especiais essas cláusulas visam esclarecer, complementar ou especificar disposições das Condições Gerais, enquanto que,

¹² VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, págs. 100 ,101.

na das Condições Particulares encontram-se os elementos específicos e individuais do contrato, distinguindo-o de todos os outros.

Uma apólice é um documento emitido por uma seguradora, que formaliza a aceitação do risco objecto do contrato de seguro. Nela estão discriminadas uma série de condições, como o bem ou a pessoa segurado/a, as coberturas e garantias contratadas, o valor do prémio, assim como o prazo do contrato, entre outras.

A emissão da apólice não condiciona o início da cobertura do bem. O bem estará coberto assim que o risco tiver sido aceite pelo Corretor de Seguros, caso tenha poderes para fazê-lo, ou então pela própria seguradora. A operação poderá resultar na emissão de um bilhete ou certificado de cobertura. Posteriormente será enviada a apólice.

Uma Apólice é denominada flutuante quando o contrato de seguro é celebrado de acordo com o período estabelecido nas Condições Particulares, em que a seguradora garante ao segurado as perdas e danos sofridos pelas mercadorias no decorrer das viagens por este efectuadas durante a vigência do contrato, mediante o envio prévio a cada uma das viagens, de uma proposta / aplicação à seguradora. O prémio é feito regularmente, consoante o nº de Certificados de Seguro, ou seja, propostas enviadas pelo segurado à seguradora.

Essa Proposta / Aplicação é o documento que o segurado deverá enviar à seguradora, aquando da celebração do contrato de seguro sob a forma de Apólice Flutuante, no qual estarão incluídas todos os dados relativos à viagem a ser efectuada, de modo a que o contrato produza efeito.

O Prémio de Seguro, ou seja, a prestação paga pelo segurado é considerado prémio comercial quando está relacionado com o custo teórico médio das coberturas do contrato de seguro, acrescido de outros custos ou gastos, nomeadamente de aquisição e de administração do contrato, assim como de gestão e cobrança. Entretanto, quando está adicionado o prémio comercial, aos gastos da emissão de contrato (fraccionamento, custo de apólice, atas adicionais e certificados de seguro) considera-se prémio bruto.

C. OPERAÇÕES CARGA E DESCARGA DE MERCADORIAS

1. Carga sob Custódia

Antes das operações de carregamento propriamente ditas, o carregador deverá ter as mercadorias despachadas e prontas para o embarque. Só posteriormente o transportador tomará conta da carga. Este momento é particularmente importante, porquanto é com ele que serão transferidos todos os riscos e respectiva responsabilidade para o transportador¹³. Será, pois, a partir da recepção das mercadorias por parte do transportador que este, após a respectiva conferência, deverá emitir um conhecimento o qual, contudo, não atestará o recebimento da mercadoria a bordo senão após o respectivo carregamento.

Dessas actividades logo há que definir e delimitar convenientemente esse conceito de operação de carga e descarga de mercadoria¹⁴. As operações de carga e descarga das mercadorias devem ser definidas atendendo ao conceito restrito e ao sentido amplo. No conceito restrito, as operações de carga e descarga das mercadorias estão constituídas pelos actos materiais ou físicos da operação de carga e descarga das mesmas. Concretamente, a operação de carga consiste na elevação da mercadoria até a situar a bordo do meio de transporte correspondente. Por sua vez, a descarga é o descer das mercadorias deste meio de transporte. No conceito lato, as operações de carga e descarga deveriam compreender todas aquelas actividades conexas ou complementares, e/ou adequadas efectuadas em relação com umas mercadorias a fim de possibilitar a iniciação, ou rescisão de continuação de transporte, em última análise. De todas as formas reconhece-se que esta definição é bastante aberta e que pode gerar incerteza sobre a extensão da noção de operação de carga e descarga e seus limites.

Tudo isso no sentido de redimir os conflitos que possam surgir.

2. Embarque e Desembarque da Carga

¹³ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág. 110.

¹⁴ ÁLVEREZ BELÉN G., *A carga e descarga no contrato de transporte de mercadorias*, Livraria Marcial Pons, pág.31.

A realização das operações de carga e descarga das mercadorias a bordo do navio é uma questão de relevância jurídica notável devido a várias razões. Está provado que a maior parte dos danos sofridos pelas mercadorias durante o transporte marítimo ocorrem nos portos aquando da manipulação das mesmas¹⁵.

Por outro lado, o regime dos portos é de interesse público o que explica a intervenção frequente e controlo administrativo sobre tais operações. Também a realização das operações pode levar a um custo económico significativo e é necessário determinar qual das partes deve assumi-lo, fretador ou afretador. Por último, a carga e a descarga, embora sejam actos matérias simples, influenciam grandemente na determinação dos momentos cruciais no plano jurídico: a entrega das mercadorias no navio e a devolução destas ao destinatário, momento que marcam respectivamente, o começo e o fim do período de custódia e, por conseguinte responsabilidade do armador em relação ao carregamento. Sobre esta questão, tem interesse referir os artigos 16º e 17º do Decreto-Lei nº 352/86 do Código Comercial – apresentação da mercadoria à bordo e recepção da mercadoria à borda¹⁶.

O C.M.C.V. é peremptório quanto a esse conceito, em que considera a mercadoria carregada ou descarregada no momento em que transpõe a borda do navio, e os princípios estabelecidos no artigo anterior vigoram quer os aparelhos de carga e descargas pertençam ao navio, quer não¹⁷.

Embora a doutrina e a jurisprudência não sejam unânimes quanto a esta questão, entende-se que a melhor solução para este caso seria a de considerar-se a responsabilidade do transportador marítimo como iniciativa, a partir do momento em que as mercadorias entram em contacto físico com o aparelho de carga quer, bem entendido, este pertença ou não ao navio. Creio ser esta, aliás, a interpretação mais correcta da letra e espírito do Artigo 2º da

¹⁵ GABALDÓN GARCÍA J.L./RUIZ SOROA J.M. *Manual de derecho de la navegación marítima, Tercera edición*, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. Madrid 2006 Barcelona, pág. 496.

¹⁶ Artigo 16º Quando o carregador entregar a mercadoria para embarque à borda do navio e não haja disposição contratual que regule, essa entrega deve efectuar-se ao ritmo pedido pelo transportador e no local por este indicado, de acordo com os usos do porto. Artigo 17º- A disciplina do artigo anterior é aplicável, correspondentemente, quando no porto de descarga, o destinatário ou consignatário tome conta da mercadoria à bordo do navio.

¹⁷ Artigo 497 nº.1.,- nº2, pág.158.

Convenção de Bruxelas de 25-8-1924, de acordo com o qual as operações de carregamento já fazem parte do transporte marítimo¹⁸.

Uma vez chegado ao porto de destino, o transportador deverá proceder à descarga das mercadorias. Da mesma forma que para o carregamento, o transportador continuará responsável por quaisquer avarias ou danos que as mercadorias venham a sofrer durante esta operação, embora possa recorrer contra o operador portuário ou exonerar-se por falta cometida pelo carregador e/ou recebedor. De qualquer modo, tanto as operações prévias à descarga, como seja a desestiva, como a descarga propriamente dita, serão executadas sob a sua direcção e responsabilidade. E, se acaso verificar alguma falta durante a execução destas operações, ela será qualificada como uma falta comercial que não permitirá a ilibação do transportador.

Embora, por vezes, a descarga seja acompanhada simultaneamente da entrega, muitas vezes tal não acontece¹⁹.

Quando tal acontece em Cabo Verde denominamos de descarga directa e neste caso as taxas portuárias são reduzidas. Essa redução é no intuito de liberar das responsabilidades uma vez que armazenando a mercadoria essas ficam sob a responsabilidade da ENAPOR S.A.(Empresa Nacional de administração dos Portos) que desempenha o papel de fiel depositário. Essa redução também está relacionada com o incentivo atribuído aos comerciantes a fim de libertarem os espaços de armazenamento da empresa que são reduzidos.

Mesmo as mercadorias armazenadas as taxas são reduzidas se fizerem o levantamento das mesmas no prazo de 15 (quinze) dias a contar da data da entrada do navio.

Podemos distinguir dois momentos na entrega: a apresentação da mercadoria ao destinatário ou a quem o represente (consignatário da carga) e a sua aceitação por este. Uma vez esta efectuada terminou a responsabilidade do transportador, o que não quer dizer, porém, que ele tenha bem desempenhado a sua obrigação de transportador.

¹⁸ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág. 112.

¹⁹ Ibidem, pág. 121

Uma questão importante que se levanta relativamente à entrega das mercadorias é a de saber a quem esta deverá ser feita.

Como sabemos, existem várias modalidades de conhecimento a que já foi feita referência. Assim, acaso se esteja perante um conhecimento nominativo, o comandante deverá entregar as mercadorias à pessoa cujo nome figura no documento e só a ela. Se se tratar de um conhecimento à ordem, a entrega deverá ser feita à pessoa a favor de quem é dada a ordem ou ao último endossado. Finalmente, se o documento for ao portador, a entrega será feita a quem se apresentar como portador do título, devendo o transportador verificar a sua identidade.

No caso de se apresentar um único portador do conhecimento de carga a reclamar as mercadorias, não haverá problema. Com efeito, ainda que existam outros exemplares, as mercadorias deverão ser entregues pois, frequentemente, os conhecimentos estabelecem que “cumprido um, ficam os outros sem efeito”.

A questão complica caso apresentarem simultaneamente vários portadores do conhecimento a reclamarem, o que é pouco usual²⁰.

Neste caso, as mercadorias deverão ficar à guarda e sob a responsabilidade da entidade a quem, de acordo com os regulamentos locais, caiba recebe-la, até que a questão seja resolvida pelo tribunal competente, a requerimento de qualquer das partes interessadas.

Outra questão é o direito concedido ao transportador de reter as mercadorias para garantia do frete e outras despesas, fixando ainda os prazos para o exercício daquele direito bem como para a propositura da competente acção judicial.

Uma outra dificuldade que se poderá levantar e decorrer das situações anteriormente referidas, é a que se prende com a hipótese das mercadorias transportadas serem de natureza perecível e a demora na sua entrega ou levantamento, bem como a sua retenção por parte do transportador, poderem causar-lhes danos irreparáveis. O Legislador previu e regulamentos esta questão através do preceituado no Artigo 22º do Decreto-Lei nº352/86. Este artigo estabelece e regula a faculdade do transportador proceder à venda

²⁰ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág. 124.

antecipada das mercadorias, mediante prévia autorização judicial e notificação do pedido à parte contrária, se conhecida, ficando o transportador com os mesmos direitos que lhe cabiam em relação à mercadoria vendida e podendo a parte contrária impedir tal venda através da prestação de caução idônea.

Essas questões são idênticas em Cabo Verde visto termos sido colónia portuguesa e a nossa legislação pode-se dizer, que é a cópia da portuguesa, diferenciando numa ou outra questão.

Por vezes há casos de arresto das mercadorias, solicitadas pelas alfândegas, visto o importador estar na fase de incumprimento com a lei (ver anexo).

3. Estiva da Mercadoria

Ao abordar a questão de carga /descarga não se pode omitir a estiva, que representa a segunda fase das operações de carregamento. É, através da mesma, que se procede à distribuição das mercadorias no interior do navio, nos lugares próprios para o seu transporte, de modo que estejam conservadas nas melhores condições, de forma que não comprometa a segurança das restantes mercadorias e navio. Sobre esta matéria existe uma regulamentação própria que, no entanto, não é impeditiva do facto do comandante dever tomar todas as medidas que julgue necessária e razoável para assegurar, da forma mais apropriada, o transporte das mercadorias. Neste caso, considera-se que a estiva é uma operação que interessa simultaneamente ao navio e à carga. Embora ela seja feita sob a orientação e responsabilidade do navio, na pessoa do imediato, ainda que, de facto, ela seja executada pela entidade estivadora. Aliás, esta responsabilidade não será diminuída ainda que as despesas por esta operação estejam a cargo dos carregadores ou recebedores. Sobre esta questão é importante assinalar, aliás, de acordo com o próprio preâmbulo do Decreto-Lei nº 352/86, que a eventual inserção de cláusulas tais como FIO (“free in and out”), FIOS (“free in and out, Stowed”) ou FIOST (“free in and out, stowed and trimmed”) em nada implicarão a exoneração de responsabilidade do transportador apesar das operações de carregamento e ou descarga serem efectuadas pelo carregador, destinatário ou por operário portuário.

4. Rota do Navio

Para proceder à descarga há que fazer a viagem, pelo que acho necessário fazer alguma abordagem sobre este aspecto.

Uma vez embarcada, a mercadoria deverá ser conduzida ao porto de destino fixado no contrato de transporte de acordo com as condições gerais nele estipuladas.

Porém, no caso de surgir qualquer impedimento, o navio deverá seguir viagem utilizando, para tal efeito, a rota habitual ou aquela que vier a ser fixada no contrato, acaso este se lhe refira. No entanto, como a grande maioria dos transportes são efectuados através de linhas regulares, os interessados têm conhecimento prévio dos portos a serem escalados. De qualquer modo, o navio deverá respeitar a rota indicada não devendo escalar portos que não estejam previstos nem desviar-se da rota prevista, a menos que algum facto anormal o venha a justificar (uma greve, por exemplo)²¹.

Ora, uma situação deste tipo poderá causar sérias dificuldades ao transportador, uma vez que este tem outros compromissos a cumprir tendo pois de assegurar uma rotação rápida e sucessiva do navio. A situação do transportador, neste caso, é diferente da do fretador²². Com efeito, este poderá esperar o final da greve sabendo que será eventualmente compensado pelo pagamento das sobrestadias. Mas o mesmo não se passará com o transportador que não esperará pelo fim da greve, preferindo regressar ao porto de partida ou dirigir-se para o porto seguinte previsto no contrato. Mas a questão que se coloca é a de saber quem irá pagar todas as despesas de guarda, conservação e reexpedição das mercadorias desde o porto em que realmente foram descarregadas até àquele onde devê-lo-iam ter sido. A frequência e a extensão as greves dos trabalhadores portuários conferem uma nova dimensão a este problema fazendo com que, por vezes, as mercadorias acabem por serem descarregadas num porto bastenta longe do previsto. E isto

²¹ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág. 118.

²² René Rodière, ob. Cit., nº 542.

sem falar nas greves de solidariedade desencadeadas pelos trabalhadores portuários de outros países.

Para obstar a essas situações os armadores começaram a inserir nos conhecimentos cláusulas relativas às greves, as quais lhes permitiriam descarregar as mercadorias noutro porto que não o previsto e ainda limitam a ocorrência de outras situações que impeçam a descarga (quarentena, bloqueio, guerra, hostilidade, gelos, lock-out, etc). Nestes casos, as mercadorias poderão vir a ser descarregadas noutro porto sem que o armador possa ser exigido o reembolso do frete ou o pagamento das despesas adicionais que tais situações provoquem ou ainda quaisquer indemnizações por atraso na entrega das mercadorias. A jurisprudência tem considerado este tipo de cláusulas como válidas embora não aceitando que delas seja feita uma interpretação abusiva que poderia levar o navio a não descarregar no porto mais próximo.

CAPÍTULO II

RESPONSABILIDADE NO CARREGAMENTO E NA DESCARGA

A. INTRODUÇÃO

1. Âmbito de Aplicação

Ao fazer menção sobre a responsabilidade no carregamento e na descarga deve-se estudar o regime jurídico aplicado às operações de carga e descarga, como parte do contrato de transporte e, em particular, deve-se analisar o regime jurídico aplicado ao caso do carregador basicamente, o transportador e os seus auxiliares, caso durante as operações de carga e descarga venha a ocorrer algum dano derivado das operações realizadas.

Para isso, há que delimitar qual o âmbito temporal em que o transportador responde conforme o contrato de transporte e a regulação aplicada ao mesmo. Esta é uma questão básica dentro do regime de responsabilidade e abrange tanto o transportador, carregador, destinatário, como todos os sujeitos intervenientes no processo, encarregados de efectuar as operações de carga e descarga das mercadorias. Se as operações de carga e descarga não se realizam dentro do seu período de responsabilidade, este não responderá conforme as normas especiais previstas para o efeito nos regulamentos sobre o transporte marítimo.

Consequentemente há que delimitar em primeiro lugar os limites temporais da responsabilidade do transportador sabendo claramente o seu início e seu fim²³.

Em segundo lugar, estar bem definido para não confundir os actos jurídicos de recepção e entrega das mercadorias com as operações de carga e descarga, que em algumas ocasiões coincidem. Também, devem descrever os requisitos a cumprir para se considerar válidos os actos que marcam prospectivamente o início e o fim do período de responsabilidade do

²³GARCÍA ÁLVAREZ B., *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Marcial Pons, Madrid/Barcelona/Buenos Aires, 2011, pág. 119.

transportador. Com o dito propósito, se valorizam as eventuais exigências legais em relação ao tempo, lugar e modo que devem levar a cabo estes actos para que sejam considerados o início e o fim do período de responsabilidade do transportador. No mesmo sentido, deverão analisar a consequência que pode advir com a intervenção de terceiros. Ou seja, deve-se determinar se tais actos de recebimento e entrega das mercadorias levados a cabo por terceiros terão os mesmos efeitos que os empreendidos pelas próprias partes do contrato de transporte. Para este fim, dois pressupostos básicos são distinguidos com base na voluntariedade ou não da intervenção de terceiros.

Finalmente, deverá ser avaliada, tendo em conta a natureza das regras que definem o período de responsabilidade da transportadora, a admissibilidade das cláusulas que definem este período directa ou indirectamente²⁴.

Ao abordar essas questões constata-se que, quanto à, os contratos realizados pelos transportadores são classificados de contratos reais “quoad constitutionem” isto, porque na celebração se exige a tradição ou entrega da coisa de que são objecto.

Esta classificação corresponde a um resquício da categoria romana da constituição dos contratos “re”, onde se exigia o formalismo da entrega da coisa para essa constituição²⁵.

2. Sujeitos do Transporte Marítimo

Antes de abordar as questões sobre responsabilidades nos actos de carga e descarga, creio ser importante definir, ainda que sinteticamente, as diferentes situações jurídicas que constituem as figuras do Proprietário, Armador, Afretador e outros agentes intervenientes na indústria dos transportes marítimos. Com efeito, existe uma certa confusão sobre cada um destes conceitos, confusão esta que deriva do facto de se poderem reunir na mesma pessoa diferentes situações jurídicas relativamente ao mesmo navio. É necessário que os conceitos estejam bem definidos para que se possa saber a

²⁴ GARCÍA ÁLVAREZ B., *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Marcial Pons, Madrid/Barcelona/Buenos Aires, 2011, pág. 120.

²⁵ MENEZES LEITÃO L.M.T., *Direito das obrigações*, Livraria Almeida, 7ª Edição Coimbra, 2008, pág. 193.

quem responsabilizar aquando de alguma falha durante o carregamento ou na descarga da mercadoria.

Assim o “Proprietário” será a pessoa singular ou colectiva que goza, relativamente ao navio, do direito de propriedade. Não se pense, porém, que este direito de propriedade poderá ser exercido de forma discricionária. Com efeito, existem limitações de ordem legal ao exercício deste direito, limitações estas que são tanto mais evidentes quanto mais importante for a marinha mercante para a economia de um país. Daí a razão do porquê ela tenta estar, em todos os países, sob forte enquadramento administrativo por parte do Estado²⁶. De acordo com o C.M.C.V., artigo 285º, é similar esta definição²⁷.

Quanto ao “Armador”, é a entidade que se ocupa do transporte propriamente dito, ou seja, é aquele que arma o navio, dotando-lhe de tudo o que é necessário para empreender viagem, incluindo comandante e tripulação e tudo o mais que a lei exige, e que pode ainda assumir a sua exploração comercial.

Acontece, por vezes, que a qualidade de armador e proprietário podem concentrar-se na mesma pessoa. Teremos então o “Armador-Proprietário” que arma e explora o seu próprio navio, isto é, que exerce a sua actividade de transportador marítimo em navios de sua propriedade.

O armador pode também exercer a sua actividade comercial com navios afretados. Teremos neste caso, a figura jurídica do “Afretador”, isto é aquele que toma por fretamento, em oposição ao “Fretador” que dá de fretamento.

A confusão entre estes conceitos, tecnicamente distintos, deriva do facto de se utilizar, em geral, o termo “Armador” para designar tanto o proprietário como o armador propriamente dito, o qual, como se viu, também pode ser afretador.

²⁶VASCONCELOS ESTEVES J.M.P. *Introdução ao Armamento*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.68.

²⁷ C.M.C.V, artigo 285º.1., Proprietário do navio é aquele que, nos termos da lei, goza de modo pleno e exclusivo dos direitos de uso, fruição e disposição do navio. 2. Qualquer pessoa, singular ou colectiva, pode, dentro dos limites do direito civil, ser titular do direito de propriedade de um navio.

O C.M.C.V., artigo 286º, quanto a essa definição do Armador é abrangente, não suscitando qualquer dúvida sobre esse assunto²⁸.

Quanto aos “ Agentes e Auxiliares “ do armador, trata-se de uma designação genérica que abrange toda uma série de entidades que têm por missão assistir o armador, quer em terra quer no mar, no desempenho da sua actividade comercial.

Dentre dos vários agentes do armador, dois dos principais são, evidentemente, o Comandante do navio e o Piloto que realiza as operações portuárias²⁹.

O “superintendente” é um agente do armador, a sua missão é desempenhar um determinado tipo de função comercial a bordo que, sem ele, seria desempenhada pelo comandante do navio. Existindo um superintendente a bordo, o que frequentemente não acontece, ele deverá fazer parte do rol da tripulação. Embora possam por vezes surgir conflitos entre ele e o comandante, convém acentuar que as funções são perfeitamente distintas das do comandante.

Existem agentes do armador que exercem a actividade em terra e é designado de “Agente marítimo ou agente do navio”. Em representação do armador, ocupa-se das gestões materiais e jurídicas necessárias para o despacho e demais obrigações dos navios em porto. No caso dos navios de comércio, o agente marítimo ocupa-se ainda de promover a contratação dos transportes marítimos e de receber as mercadorias dos carregadores e de entregá-las aos destinatários no porto de estadia do navio. A actividade de agência marítima apenas pode ser exercida nos portos onde aquela tenha sua sede ou uma sucursal permanente³⁰.

Como podemos constatar, o agente não actua em nome próprio mas sim em nome, por conta e ordem dos armadores e transportadores marítimos, sendo esta a pedra basilar do seu estatuto jurídico.

²⁸ CMCV. artigo 286º, pág.95, 1. Armador é a pessoa singular ou colectiva que, sendo ou não seu proprietário, tem a posse de um navio, por si ou talvez da tripulação, e o dedica a navegação em seu nome e sua responsabilidade. 2. Quando o navio seja objecto de fretamento a casco nu ou outro negócio jurídico que implique transferência possessória do navio, o armador é o fretador a casco nu ou pessoa cessionária de sua posse.

²⁹ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Introdução ao Armamento*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág. 69.

³⁰ CMCV. artigo 310º, pág.102.

O “Transitário” é a pessoa que se dedica profissionalmente à prestação de serviços a terceiros no âmbito da planificação, controle, coordenação e direcção das operações necessárias para a expedição, recepção, circulação e transporte de bens ou mercadorias³¹.

O transitário pode contratar em seu nome próprio ou em nome e por conta de outrem, expressando-o no contrato.

Quando o transitário faz constar no contrato a indicação da pessoa em nome de quem contrata, é esta o titular dos direitos e obrigações correspondentes.

Quando declara que actua em seu nome próprio ou omite declaração acerca de por quem contrata, é o transitário, para todos os efeitos, o único titular perante terceiros dos direitos e obrigações derivados do contrato³².

Segundo o Dr. José Esteves, definindo essa figura numa forma muito simplista “poderá dizer-se que a sua missão consiste em receber as mercadorias de um expeditor ou de um transportador e encaminhá-las para o seu destino através de outro, ainda que venha a utilizar diferentes meios de transporte”. Não se trata, porém, de um transportador. É, conforme se disse, um intermediário, na cadeia de transporte, responsável pelas faltas que venha a cometer. No desempenho das suas funções, realiza e participa numa série de operações jurídicas e materiais que visam assegurar a continuidade do transporte e o encaminhamento de uma determinada mercadoria que segue para o seu destino através de vários transportadores e /ou vários meios de transporte. Pelo facto de ele não ser transportador nem parte do contrato de transporte, não responde, por consequência, por quaisquer faltas cometidas na execução do contrato de transporte³³.

B. RESPONSABILIDADES

1. Responsabilidade por Danos no Direito Marítimo

³¹ CMCV, artigo 324º, pág. 106.

³² Ibidem, artigo 326º, pág. 107.

³³ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Introdução ao Armamento*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág. 71.

Como toda pessoa, o armador e os outros sujeitos que intervêm nas actividades próprias da navegação, respondem civilmente pelos danos e prejuízos que possam causar a outros, como consequência dos seus próprios actos ilícitos ou dos seus dependentes (especialmente os membros da tripulação, no caso do armador).

A responsabilidade civil por danos no Direito Marítimo, corresponde aos eventos que surgem da navegação e transporte pelo mar, que originam uma obrigação de ressarcimento por parte da pessoa causante do dano, ou determinada por Lei e a favor daqueles que o sofrem.

Como resulta óbvio, a referida responsabilidade pode surgir, tanto na esfera contratual (danos originados por incumprimento de um contrato, isto é, danos à carga transportada), como na extracontratual ou fora do contrato. No que se refere à primeira, o estudo da responsabilidade nascida de incumprimento do contrato deverá ser realizado no marco dos respectivos contratos marítimos e à luz da legislação internacional, uniforme ou nacional, aplicável a este contrato (RHV, RHAM, PAL, SALVAGE/89, TOWCON/2008, etc.)³⁴. Em relação à segunda, a regulação da responsabilidade civil extracontratual é compartilhada pelo Direito Marítimo Internacional Uniforme e pelos Direitos Internos de cada país.

A explicação habitual e comum na doutrina, é que ao lado da responsabilidade contratual caminha a responsabilidade aquiliana, fundamentada no dever genérico conhecido como «*neminem laedere*», quer dizer, o de se abster de um comportamento lesivo para com os outros³⁵.

Mas qualquer acto, seja por acção ou omissão, que resulte em dano para outras pessoas não é, por si só, determinante da responsabilidade. O dito acto há-de ser «ilícito», entendendo-se por tal o acto antijurídico em que cabe apreciar qualquer forma de culpabilidade, quer se trate de uma conduta dolosa ou culposa, no sentido restrito, por parte do sujeito (agente) que o realiza.

³⁴ GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho Marítimo Internacional Público y Privado y Contratos Marítimos Internacionales*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires, 2012, pág. 725 a 728.

³⁵ Convém assinalar que na Europa continental, como norma que consagra a tipicidade do acto ilícito e que permanece fiel ao Direito romano, está a contida no código civil alemão: «quem dolosa ou culposamente causa lesões de forma antijurídica à vida, ao corpo, à saúde, à liberdade ou outro direito alheio, está obrigado à indemnização do dano causado».

Portanto, é necessário que o dano atribuído ao sujeito, quer porque tivera intenção de o causar, quer porque, podendo e devendo prevê-lo, foi feito por negligência é neste sentido que há-de entender-se a afirmação de que a responsabilidade aquiliana fundamenta-se na culpa ou, o que dá no mesmo, possui base subjectiva.

A culpa, no sentido lato, é toda violação de um dever jurídico existente. Sendo intencional essa violação, com ânimo de causar prejuízos a outrem, tratar-se-á de dolo. Mas se, por outro lado, não se caracterizar esse ânimo, essa intenção de causar prejuízos, estar-se-á diante de uma culpa em sentido próprio e restrito.

Segundo Pedrotti³⁶, “culpa contratual é aquela que compreende a violação ou a falta de um dever constante de um contrato. É a falta em relação à preexistência de obrigação contratual. Havendo um contrato e não cumprindo uma das partes a obrigação dele constante, só não responderá por perdas e danos se conseguir demonstrar que não agiu com falta ao dever assumido.

Clóvis Beviláqua³⁷ define a culpa extracontratual como sendo “a falta ou a violação de dever, fundado num princípio geral de direito que manda respeitar a pessoa e os bens alheios”. A culpa extracontratual ou aquiliana se dá “quando o agente, fora dos vínculos obrigacionais, e por negligência, ou imprudência, imperícia ou falta de exactidão no cumprimento do dever funcional, causa lesão positiva ao direito de outrem, sem a intenção de o prejudicar”.

2. Responsabilidade do Proprietário/Armador de Acordo com o Código Comercial

A responsabilidade pode ser definida como o acto das pessoas terem de responder pelos efeitos dos factos que lhes são imputáveis. Todavia, juridicamente também se responde por factos não imputáveis àquele que é considerado responsável mas antes a empregados seus. E é deste modo que o proprietário de um navio é responsável não só pelos actos mas também por

³⁶ Pedrotti, Irineu Antonio, *Responsabilidade Civil*, vol. 1, São Paulo, Livraria e Editora Universitária de Direito, 1999, pág.23.

³⁷ Citado em Pedrotti, pág.23.

aqueles que são praticados pelos seus representantes ou mandatários. É aquilo que se chama de responsabilidade indirecta, contrariamente à responsabilidade do proprietário pelos seus próprios actos ou faltas ou ainda pelos vícios do navio, que é designada por responsabilidade directa.

Ora, é precisamente à responsabilidade indirecta que se refere o Artigo 492º do Código Comercial:

“ O proprietário de um navio é civilmente responsável:

1º - Pelos actos e omissões do capitão e tripulação;

2º - Pelas obrigações contraídas pelo capitão relativas ao navio e a sua expedição;

3º - Pelos prejuízos ocorridos durante o tempo e por ocasião de qualquer reboque,

4º - Pelas faltas de pilotos ou práticos tomados a bordo (...).”

Porém, este mesmo artigo estabelece ainda que a responsabilidade prevista no nº 2 cessará “pelo abandono do navio e do frete ganho ou a vencer, excepto no caso de obrigações contraídas para o pagamento de soldadas à tripulação”(§ 1.º). Também cessará a prevista no nº 3 “ quando, pela própria natureza do reboque, a direcção do navio pertencer exclusivamente ao capitão do rebocador, pois que neste caso o proprietário só é responsável pelas faltas do capitão e da tripulação do seu navio” (§2.º). Por fim, cessará ainda a responsabilidade prevista no nº 4 quando “ a admissão do piloto ou prático for ordenada pela respectiva lei local” (§3.º).

De notar que, se nos actos executados for provada a existência de culpa punível ou dolo, a responsabilidade penal recairá unicamente sobre os seus autores. Por outro lado, a excepção prevista no §1.º do Artigo 492º do Código Comercial refere-se ao abandono aos credores da “ fortuna de mar”, ou seja, ao abandono do navio e do frete vencido e a vencer. Trata-se, pois, do princípio do “abandono liberatório do navio em espécie”, o que é diferente, como o caso do abandono do navio ao segurador, o qual implica transferência de propriedade³⁸.

³⁸ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Introdução ao Armamento*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, págs.74 e 75.

3. Responsabilidade e Obrigações do Transportador

O transportador é responsável perante o carregador ou perante terceiro portador do conhecimento de carga pelas perdas ou danos sofridos na mercadoria ou atrasos na sua entrega, salvo se provar que aqueles tenham sido causados por factos a ele não-imputáveis³⁹.

Esse conhecimento de embarque (B/L) serve como recibo de entrega da mercadoria a ser embarcada, evidenciando assim um contrato de transporte entre a companhia de navegação (armador) e o usuário (expedidor da mercadoria).

Esse B/L apresenta no seu verso a cláusula denominada Paramount, e incorpora a legislação aplicável ao contrato de transporte. Nele, define questões de suma importância, tais como:

O regime de responsabilidade do transportador marítimo (situações em que poderá ser responsável perante o usuário por perdas e danos nas mercadorias); os limites de indemnização existentes em caso de apuramento da responsabilidade do transportador; a definição dos prazos para o usuário, demandante, efectuar as reclamações por danos ou falta de mercadorias e interpor acções decorrentes desses factos.

Segundo Dr. Belén Gardía Álvarez, o transportador assume as responsabilidades nas operações de carga e descarga se estiverem no período das suas responsabilidades e, em consequência dessas operações, se verificar algum dano, perda ou atraso na entrega da mercadoria, ele responderá conforme o regime especial de responsabilidade disposto no contrato de transporte de acordo com as regras aplicadas.⁴⁰

De qualquer forma, convém salientar que não se pretende examinar integralmente o regime de responsabilidade do transportador pela perda dano ou atraso na entrega das mercadorias, mas apenas apresentar os aspectos particulares, se a causa do dano é a realização de operações inadequadas da carga e descarga.

Há que destacar que se trata de uma responsabilidade limitada quantitativamente, isto é, o transportador não deverá ressarcir de forma integra

³⁹ CMCV, artigo 310º, pág.166.

⁴⁰ GARCÍA ÁLVAREZ B., *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Marcial Pons, Madrid/Barcelona/Buenos Aires, 2011, pág. 132.

pelos prejuízos ocasionados, salvo em casos graves que determinam a perda do seu direito nos termos dos regulamentos de transporte.

São três as causas excludentes de responsabilidade do transportador:

Vício de origem;

Caso fortuito;

Força maior.

Cabendo-lhe sempre a respectiva produção de prova, por meio de perícia judicial.

Assim, é certo dizer que o transportador responde pelo que é, e não exactamente pelo que fez, uma vez que sua culpa é presumida em razão da condição de ser transportador, tenha ou não, ao menos inicialmente, agido com culpa no evento danoso.

Num determinado caso concreto, o transportador só conseguirá eximir-se dessa presunção legal de culpa provando a existência de alguma causa excludente de responsabilidade prevista, como já foi referido.

Basicamente, a responsabilidade civil contratual do transportador marítimo trabalha com dois sólidos pilares, um próprio do Direito material, culpa presumida, outro originário do Direito instrumental, mas com reflexos imediatos no Direito material, inversão do ónus probandi.

Em relação às Regras de Haya-Visby, o período de responsabilidade englobado pelas regras está disposto no Artigo 1º e reza que o transporte de mercadoria cobre o período a partir do momento em que a mercadoria é embarcada, até o momento em que ela é descarregada do navio.

Entretanto, a convenção permite a possibilidade das partes (transportador e carregador) estabelecerem acordo sobre responsabilidade ou exclusão da mesma por perda ou danos pelo manuseamento e custódia da mercadoria antes do embarque da mercadoria ou depois do seu desembarque.

Em relação às Regras de Hamburgo, o âmbito de aplicação das regras no tempo é bem clara e incontestável. Essa regra encontra-se no artigo 4.1⁴¹ que trata do período de responsabilidade.

O texto declara que a responsabilidade do transportador dos bens cobre o período durante a qual o transportador está em posse da mercadoria no porto

⁴¹ Regras de Hamburgo.

de embarque, durante a viagem de transporte, e durante o tempo que for gasto no desembarque da mercadoria no porto de destino. O texto é bem mais específico, por expressamente incluir o período da viagem de transporte da mercadoria, o que nas regras de Haia está de forma implícita.

As Regras de Hamburgo, em seu artigo 4.2, delimitam com detalhe o período de responsabilidade do transportador e seus agentes envolvidos, ou seja, o texto explica que a responsabilidade inicia-se no momento em que o transportador recebe as mercadorias do carregador,- shipper, ou de uma pessoa agindo em seu nome, art.º 4.2.a.i ou, conforme artº 4.2.a.ii, de uma autoridade ou outra terceira parte para a qual, segundo as leis ou os regulamentos aplicados nos portos de carga, as mercadorias devem ser entregues para serem embarcadas.

As Regras de Hamburgo esclarecem ainda que a responsabilidade se dá somente nos contratos de transporte que envolvam transporte por mar. Não se aplica aos contratos multimodais, onde se envolvem transporte por terra ou ar⁴².

Convém não confundir a transferência da responsabilidade do contrato de transporte com a do contrato de compra e venda internacional. Neste caso, as partes envolvidas são outros como o exportador e o importador (vendedor e comprador) e a responsabilidade é normalmente definida em contrato por cláusulas ou pelos Termos do Comércio Internacional – INCOTERMS, tais como FOB ou CIF, e, de acordo com o INCOTERM utilizado, será o período da responsabilidade.

Na delimitação de responsabilidade nos contratos de transporte, é sempre importante termos em mente que o contrato de transporte implica uma obrigação de resultados. Ou seja, não é apenas o facto material de transporte de uma pessoa ou coisa, mas sim de executar uma obrigação de resultado, isto é, a entrega dessa pessoa ou dessa mercadoria no local de destino sã e salva.

Quanto às principais obrigações do transportador marítimo vêm enunciadas nos três primeiros parágrafos do Artigo 3º da Convenção de Bruxelas de 1924, cujo objectivo fundamental foi precisamente a definição das obrigações e responsabilidades do transportador marítimo.

⁴²Regras de Hamburgo.

Os preceitos da Convenção têm carácter imperativo, implicando assim que os armadores não poderão recorrer às tradicionais cláusulas de exoneração para escaparem a estas obrigações. Com efeito, o recurso a estas cláusulas está expressamente vedado pelo nº 8 do Artigo 3º:

“ Será nula, de nenhum efeito e como se nunca tivesse existido, toda a cláusula, convenção ou acordo num contrato de transporte exonerando o armador ou o navio por perda ou dano concernente a mercadorias provenientes de negligência, culpa ou omissão dos deveres ou obrigações preceituados neste artigo, ou atenuando essa responsabilidade por modo diverso do preceituado na presente Convenção”.

É neste Artigo 3º que, conforme já referido, estão consagradas as obrigações fundamentais do transportador que podem ser classificadas em três grupos:

- a) Obrigações relativas ao navio;
- b) Obrigações relativas à carga;
- c) Obrigações de entregar o conhecimento⁴³.

Quanto à questão sobre as **obrigações relativas à carga**, o nº 2 do Artigo 3º da Convenção de Bruxelas determina que “o armador, salvo o disposto no artigo 4º, procederá de modo apropriado e diligente ao carregamento, manutenção, estiva, transporte, guarda, cuidados e descarga das mercadorias transportadas”.

Este preceito vai ao encontro da alínea c) do nº 1 do Artigo 3º da mesma Convenção. Com efeito o armador, responsável pelas operações de carga e descarga, deve vigiar e cuidar da carga durante toda a viagem, mantendo-a em perfeitas condições, por forma a poder entregá-la no mesmo estado em que a recebeu. Assim, o armador não poderá escapar à sua responsabilidade e, ainda que faça introduzir cláusulas de exoneração no conhecimento, estas serão consideradas irrelevantes não podendo ser consideradas. Aliás, o objectivo principal desta Convenção foi, como se disse, pôr termo ao abuso destas cláusulas de exoneração.

⁴³ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.136

É de notar, no entanto, que no respeitante a esta questão, o armador não é obrigado a recorrer a medidas excepcionais. Também aqui ele deverá exercer uma diligência razoável.

Estas obrigações do armador relativamente à carga, tal como definidas no articulado da Convenção, realçam bem a importância da estiva. É que esta operação é da responsabilidade do armador ainda que a entidade estivadora tenha sido recrutada e paga pelo carregador. É ao oficial de bordo responsável pela carga que cabe o planeamento da estiva e a fiscalização da mesma.

Relativamente à **obrigação de entregar o conhecimento**, o nº 3 do Artigo 3º determina que “ depois de receber e carregar as mercadorias, o armador, o capitão ou o agente do armador deverá, a pedido do carregador, entregar a este um conhecimento contendo, entre outros elementos:

- a) As marcas principais necessárias à identificação das mercadorias tais quais foram indicadas por escrito pelo carregador antes de começar o embarque dessas mercadorias, contanto que essas marcas estejam impressas ou apostas claramente, de qualquer outra maneira, sobre as mercadorias não embaladas ou sobre as caixas ou embalagens que as contêm, de tal sorte que conservem legíveis até o fim da viagem;
- b) Ou o número de volumes, ou de objectos, ou a quantidade, ou peso, segundo os casos, tais como foram indicados por escrito pelo carregador;
- c) O estado e condicionamento aparente das mercadorias.

Porém, nenhum armador, capitão ou agente do armador será obrigado a declarar ou mencionar, no conhecimento, marcas, número, quantidade ou peso que, por motivos sérios, suspeite não representarem exactamente as mercadorias por ele recebidas, ou que por meios suficientes não pôde verificar”.

Isto mostra-nos que se pretendeu que o conhecimento a ser entregue ao carregador fosse um documento tão exacto quanto possível e constituísse um meio de prova do embarque das mercadorias e sua descrição, por forma a dar maior segurança ao destinatário e facilitar a sua negociação. Por outro lado, facultados por escrito ao carregador e destinatário as condições que regem o transporte e que constam geralmente no verso do conhecimento.

É o próprio nº 4 deste artigo que dispõe que “ o conhecimento constituirá presunção, salvo prova em contrário, da recepção pelo armador das mercadorias tais como foram descritas conforme o nº 3, alíneas a), b) e c)”⁴⁴.

É importante, todavia, referir que, de acordo com o preceituado na Convenção de Bruxelas, não se exige que o conhecimento indique simultaneamente o peso e a quantidade mas antes ou um ou outro, conforme os casos. Daí que se deve considerar válida a menção “ peso desconhecido” (“Said to Weigh”) num conhecimento que já tinha indicado a quantidade de mercadoria carregada. Trata-se sem dúvida, de uma reserva de estilo mas que diz respeito a uma menção do conhecimento que o transportador pode dispensar. Deste modo, se no porto de destino o transportador entregar o número de volumes ou de peças indicado no conhecimento e o peso destes volumes ou peças for inferior ao nele indicado, o transportador não será considerado responsável por esta diferença de peso, dado que a reserva “Said to weigh”, a que ele recorreu é perfeitamente válida⁴⁵.

É de extrema importância a identificação das mercadorias tanto para o transportador como para o destinatário. Ao primeiro, porque este tem a obrigação de entregar as mercadorias no estado em que as recebeu, podendo vir a ser responsabilizado pelo destinatário no caso de tal não acontecer. Ao segundo, porque não tendo visto a mercadoria e tendo adquirido o conhecimento de boa-fé, essa inserção e a verificação que a precedeu lhe dão maiores garantias.

O transportador, ao constar algum defeito ou falta, deverá inserir uma reserva no conhecimento, fazendo com que este passe a ser um “unclean bill of lading”, contrariamente ao conhecimento que não contém reservas e que é designado por “clean bill of lading”.

No entanto, e porque esta Convenção se destinou precisamente a pôr termo às cláusulas de exoneração de responsabilidade do transportador, este só poderá inserir uma reserva ou abster-se de indicar os elementos exigidos, em dois casos⁴⁶:

⁴⁴VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.139.

⁴⁵ Renè Rodière, ob. Cit., nº 748.

⁴⁶VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.140.

- a) Se tiver razões válidas para suspeitar da inexactidão dos elementos fornecidos pelo carregador;
- b) Se não tiver meios razoáveis para verificar estes elementos.

De notar ainda que, frequentemente, o estado da mercadoria é contrariamente verificado no momento da recepção. Neste caso, e de acordo com o nº 6 do Artigo 3º, as reservas escritas são inúteis, não sendo tomadas em consideração.

Por outro lado, o nº 7 deste mesmo artigo estipula que o conhecimento a ser entregue deve ter a nota de embarcado. O conhecimento pode ser “embarcado” (“bill of lading shipped”) ou recebido para embarque (“bill of lading for shipment”). Em geral, o carregador pede autorização para embarcar enviando nota das mercadorias a transportar. Uma vez obtida a ordem de embarque, passa-se então o “mate’s receipt” (recibo de embarque) enquanto a mercadoria vai sendo embarcada. Terminado o carregamento, o “mate’s receipt” é então substituído pelo conhecimento com a nota de embarcado e que deverá conter as menções exigidas pelo Artigo 3º, nº3, alíneas a), b) e c) da Convenção⁴⁷.

3.1. Responsabilidade do transportador perante as Regras de Haia-Visby

A elaboração dessas regras partiu do interesse dos armadores/transportadores e por isso representam os interesses das companhias de navegação e nelas a maior parte dos riscos durante o transporte marítimo ainda recai sobre o dono da mercadoria (exportador que vende e o importador que compra).

O regime jurídico estabelecido pelas Regras de Haya e Haya –Visby parte de um princípio geral de responsabilidade oculta do transportador que se estrutura à volta de uma série de obrigações básicas que deverá satisfazer ao longo da execução do contrato de transporte. Obrigação essas que começam antes do início da viagem, durante a viagem principal e permanecem até depois que a viagem termine, pois o artigo 3.2⁴⁸ das regras determina que o

⁴⁷ Azevedo Matos, ob. Cit., nº 589.

⁴⁸ Artigo 3.2 Regras de Haya.

transportador deverá proceder de maneira apropriada e cuidadosa em relação ao carregamento, conservação, estiva transporte, custódia e descarga das mercadorias transportadas.

As Regras de Haya-Visby se aplicam somente aos contratos de transporte que sejam representados por um conhecimento de embarque ou documento similar que sirva como título das mercadorias. Se não for elaborado o conhecimento de embarque, as regras não se aplicam.

Em relação às Regras de Haia- Visby, a convenção não se aplica se a mercadoria não for recebida pelo transportador. Se o carregador não entregar a mercadoria, a convenção não se aplica porque entende que o contrato só se inicia após o recebimento dos bens.

De entre as obrigações estabelecidas pelo regime Haya-Visby, a principal refere-se à obrigação do transportador actuar com eficiência para colocar o navio em condições de navegabilidade (sea worthiness).

Essa obrigação, em linhas gerais, faz referência ao emprego dos meios necessários e razoáveis por parte do transportador no cumprimento de suas obrigações, e especificamente, em fazer com que o navio esteja em condições para navegar, e o transportador responde por elas mesmo que já tenha satisfeito suas obrigações anteriores de embarque e supervisão da mercadoria.

Essas obrigações são exigíveis no começo da viagem e, se houver várias escalas durante o trajecto essas obrigações mantêm-se, ou seja, repetem-se no inicio de cada parte da rota a ser cumprida. Finalmente, salientamos que a obrigação é assumida a título pessoal, mesmo que o transportador tenha contratado profissionais experientes para fazê-lo.

As Regras não permitem que as partes contratantes incluam no contrato qualquer cláusula que diminua ou exclua a responsabilidade do transportador além das pré-estabelecidas em suas regras, declarando estas cláusulas nulas e sem efeito algum. Entretanto, permitem que o transportador aumente sua responsabilidade assumindo outros riscos ou obrigações diferentes das mínimas obrigações já estipuladas na convenção. Impõem ao transportador um regime de responsabilidade mínima uma vez que incluem em suas regras 17

(dezassete) causas que isentam sua responsabilidade, as quais constam do artigo 4º de alíneas a) até q) das Regras de Haya-Visby⁴⁹.

Havendo litígio internacional sobre avarias nalguma carga em que as Regras de Haia-Visby se apliquem, o transportador poderá invocar uma das 17 cláusulas de exoneração de sua responsabilidade. E, o demandante poderá tentar provar que o prejuízo foi causado em consequência da infração do transportador em manter o navio em condições de navegabilidade (seaworthy). Neste caso, o transportador é quem terá ônus de prova que exerceu a devida diligência no cumprimento de sua obrigação bem como a ausência de sua culpa no caso da excepção da letra b) do artigo 4º (culpa náutica por incêndio) ou excepção geral da letra q) do mesmo artigo.

O que torna essas regras extremamente ao transportador é, o facto de que, se a inavegabilidade do navio não for o elemento causador das perdas ou danos das mercadorias, o transportador não terá a obrigação de demonstrar que o navio estava em boas condições de navegabilidade antes de invocar algumas das cláusulas de exoneração previstas. Neste caso, será o proprietário da mercadoria ou demandante no processo judicial ou arbitral que deverá provar que o transportador agiu negligentemente.

Se houver algo a ser reclamado contra o transportador, armador ou dono do navio, isso deverá ser feito dentro do período de 1 ano após a entrega da mercadoria ou após a data em que esta mercadoria deveria ter sido entregue⁵⁰.

A convenção permite também a dilatação deste prazo se, após a ocorrência do facto danoso, as partes assim acordarem. Essas regras foram implementadas com o objectivo de acelerar a resolução dos conflitos, estabelecer um período mínimo de prescrição e uma certa uniformidade internacional e ainda impedir que o transportador incluísse cláusulas de exoneração de responsabilidade.

3.2. Responsabilidade do Transportador Perante as Regras de Hamburgo

⁴⁹ Artigo 4º alíneas a) a q) das Regras de Haia-Visby.

⁵⁰ Regras de Haya, art. 3º.6.4§.

A Convenção das Nações Unidas sobre o transporte de mercadorias por mar foi assinada em 1978, em Hamburgo, e assim ficou denominada de Regras de Hamburgo. A responsabilidade do transportador marítimo nesta Convenção fundamenta-se na presunção de culpa ou negligência do transportador em relação aos danos causados nas mercadorias e está disposta no artigo 5.1⁵¹.

A primeira consequência derivada desta regra é a consagração do princípio de presunção “iuris tantum” da culpabilidade do transportador neste caso o ônus da prova recai no transportador das mercadorias e em algumas situações as disposições da convenção modificam esta regra.

Portanto este princípio e, a inversão do ônus da prova, forçam o transportador a ter que verificar na maioria dos casos a adopção de medidas necessárias para evitar o efeito danoso caso tiver a intenção de exonerar-se da responsabilidade perante a mercadoria.

O regime jurídico de responsabilidade das Regras de Hamburgo é mais severo que as Regras de Haia-Visby, isto porque existe a confirmação expressa da presunção de responsabilidade. Em segundo lugar, porque as possibilidades disponíveis ao transportador para exonerar sua responsabilidade foram consideravelmente reduzidas uma vez que não existe mais a extensa lista excepções trazidas tanto pelas regras de Haia de 1924 quanto pelas Regras de Haia-Visby.

Como exemplo, podemos dizer que no caso de ocorrer avaria ou perda da mercadoria transportada sob o regime das Regras de Hamburgo, o transportador (ou o responsável pelo transporte ou dono do navio ou armador) não vai poder confiar na antiga lista de excepção do artigo 4º.2 das Regras de Haia e alegar que os danos ou perdas foram produzidos, por exemplo, por uma forte tormenta, e incluí-la assim na excepção dos perigos do mar. Agora, perante as Regras de Hamburgo o transportador deverá demonstrar que ele ou

⁵¹Artigo 5º.1 O carregador será responsável pelos prejuízos resultantes da perda ou dano das mercadorias, assim como pelo atraso na entrega, se a ocorrência que causou a perda, dano ou atraso foi produzido enquanto as mercadorias estavam sob sua custódia no sentido do artigo 4, a menos que o transportador prove que ele, seus funcionários ou agentes tomaram todas as medidas que razoavelmente poderiam exigir-se para evitar a ocorrência e suas consequências.

seus auxiliares ou agentes adoptaram todas as medidas necessárias e razoáveis para evitar os danos ocasionados pela tormenta.

Outra novidade trazida pelas Regas de Hamburgo refere-se à possibilidade de responsabilizar o transportador pelo atraso na entrega das mercadorias, o que difere das regras de Haia que tratam somente da responsabilidade pela perda ou dano dos bens transportados.

Quando ocorre atraso nas R.H.V., alguns têm relacionado esse problema com o desvio do navio da rota estipulada (deviation). No entanto, é preciso perceber que, apesar do desvio da rota do navio ter condições de causar o atraso na chegada no porto de destino, não implica dizer que por isso as figuras são equiparadas.

O importante é percebermos que o desvio pode ou não causar dano pelo atraso na entrega das mercadorias, e se no caso de ocorrer, pelas Regras de Haia o transportador poderia eximir-se de responsabilidade se o desvio fosse justificável. Já no caso das Regras de Hamburgo aumenta-se a responsabilidade porque o atraso que causar prejuízo deve ser reparado independentemente se ocorreu ou não por um desvio (justificável ou não).

3.3. Auxiliares do Armador Versus Cláusula Himalaya

Tanto os transportadores como os carregadores recorrem muitas vezes a terceiros para levar a cabo algumas das suas obrigações conforme o contrato de transporte e as normas que são aplicáveis. Em consequência, estes terceiros intervêm como auxiliares dos transportadores e dos carregadores, exercendo actividades não em nome próprio mas por conta e ordem de outrem.

Essa designação de auxiliares abrange uma série de entidades que têm por missão colaborar nas actividades comerciais.

O “agente “ exerce importantes funções relacionadas com a chegada e saída do navio sendo um elo fundamental na ligação e coordenação entre todos os intervenientes nestas operações, desde outros transportadores e carregadores até despachantes e alfândegas, administrações portuária e marítima, além dos operadores portuários e agentes transitários. Por outro lado, ele desempenha ainda uma função determinante no que se refere à

angariação de cargas para o que será fundamental um bom conhecimento do mercado de fretes.

O agente e o armador têm responsabilidade solidária pelos danos causados às infraestruturas portuárias e equipamentos, embora o diploma seja considerado por alguns como uma “aberração jurídica”, dada a total ausência de controlo do agente relativamente ao navio e à sua gestão náutica.

Os “Transitários” por sua vez são auxiliares do transporte e funcionam como intermediários na cadeia de transportes, responsáveis pelas faltas que venham a cometer. No desempenho das suas funções realizam e participam numa série de operações jurídicas e materiais que visam assegurar a continuidade do transporte e o encaminhamento de uma determinada mercadoria que segue o seu destino através de vários transportadores e/ou vários meios de transporte.

A possibilidade de reclamar os danos materiais sofridos durante a execução de um contrato através de uma acção de responsabilidade extracontratual por danos está sendo admitida pelos tribunais de alguns países. E esta atitude permissiva ao «cúmulo de responsabilidades» (contratual e extracontratual) coloca o problema da possível não aplicação do regime legal da responsabilidade contratual do armador e sua limitação quantitativa ao ressarcimento dos danos, quando este é solicitado com base na responsabilidade extracontratual.

Para evitar que o regime das normas uniformes chegue a ser inoperativo por meio desta via indirecta, as RHV contêm uma regulação dirigida no sentido de travar este regime em relação ao exercício das acções que tendem a beliscá-lo.

Em primeiro lugar, se estabelece que «as exonerações e limitações previstas na presente Convenção poderão aplicar-se a qualquer acção contra o armador, relativamente a perdas ou danos de mercadorias objecto de um contrato de transporte, tanto se a acção se fundamenta na responsabilidade contratual como se baseia numa responsabilidade extracontratual. Ou seja as RHV, não autorizam nem proíbem este tipo de acções, senão que limitam a prescrever que, em caso do sistema jurídico nacional do tribunal as permita, não ficará separado o regime legal uniforme, senão que vinculará também a tal acção extracontratual.

Em segundo lugar, as RHV também contemplam colocar a acção por reclamação de danos contra um dependente ou agente do armador, com finalidade de escapar a aplicação de algum extremo do regime legal. Neste caso, declara que tal dependente ou agente «poderá aproveitar-se das exonerações e limitações de responsabilidade que o armador pudera invocar em virtude da Convenção.

Há que ter em conta que o preceito se refere somente aos «dependentes» e «agentes» do armador, excluindo expressamente desta protecção os colaboradores «que sejam contratados por sua conta». Quer dizer, pretende-se proteger os auxiliares na execução que sejam dependentes do armador (membros da tripulação, em particular) ou agentes (agente marítimo), mas não a contratados independentes, a que o armador tenha encomendado a execução de parte da sua prestação (operadores de terminais de transporte, armazenistas, etc.). De realçar que a protecção dos dependentes ou agentes não se verifica quando os seus actos e omissões são de natureza dolosa ou dolo eventual.

Este regime que se acaba de descrever é praticamente idêntico às RHAM, que dão o mesmo tratamento aos contratados independentes. A protecção destes últimos consegue-se, na prática, por via de pacto contratual, mediante uma cláusula chamada “Himalaya” que se encontra inserida em muitos conhecimentos⁵².

O objectivo da referida cláusula é estender os direitos, defesas e excepções do armador, não só aos dependentes e agentes (como o que fazem as normas uniformes) mas também aos contratados independentes que este utiliza para levar a cabo qualquer das suas obrigações.

A validade da cláusula «Himalaya» tem encontrado uma forte resistência na jurisprudência anglo-saxónica, onde uma concepção rigorosa do princípio da relatividade dos efeitos do contrato (*privity of contract*) leva a crer que um contrato não pode proteger aqueles que não são parte dele. Para isso, os

⁵² Em *Adler v. Dickson*, 1954, o Tribunal aceitou uma demanda extracontratual (in tort) apresentada por uma passageira do navio «Himalaya» contra um tripulante, cuja negligência, no exercício de suas funções, tinha-lhe provocado estragos. E deste modo a passageira conseguiu eludir a cláusula de prescrição de acções frente ao transportista, contida no bilhete de passagem.

conhecimentos tendem a incorporar também a denominada «*Circular indemnity clause*», dirigida a proporcionar uma protecção similar por via indirecta⁵³.

Entretanto, nos ordenamentos do *civil law* não parece existir obstáculo para a eficácia da cláusula «Himalaya», já que o contrato pode dispensar força protectora a terceiros encarregues pelo armador de realizar parte da prestação contratual.

C. LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE

O princípio da limitação de responsabilidade constitui um princípio fundamental e original do Direito Marítimo extensivo a todas as legislações marítimas, embora sendo tratado de formas diferentes⁵⁴.

Conforme refere Azevedo Matos, é difícil exigir ao proprietário que responda pelas obrigações assumidas pelo capitão, por conta própria e no seu interesse pessoal, assim como pelos actos que ultrapassam a sua capacidade legal pelos actos da tripulação quando esta age sem capacidade legal ou sem conhecimento do capitão. Por outro lado o capitão, mandatário do proprietário e agindo no âmbito da sua capacidade legal, não será responsável a quem contrata com ele a menos que haja culpa própria ou má-fé⁵⁵. De qualquer forma, uma vez que o capitão pode contrair certas obrigações relativas ao navio e sua expedição, obrigações estas que o proprietário não contraiu directamente, não seria de facto justo responsabilizar indefinidamente o proprietário pelos actos do capitão, também, não seria justo que, para além da sua fortuna do mar, o proprietário visse também comprometida a sua fortuna de terra. Com efeito, se tivermos em conta o facto do capitão, segundo o Artigo 509º do Código Comercial, poder proceder livremente durante a viagem e nos países estrangeiros, é lógico que a lei estabeleça certas limitações à responsabilidade do proprietário, nomeadamente no que respeita à separação do seu património entre fortuna do mar (e cada navio constitui uma fortuna do mar) e fortuna de terra. Os credores não poderão pois recorrer à fortuna de

⁵³ GABALDON GARCÍA J.L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional p,ublico y Privado y Contratos Marítimos Internacionales*, Marcial Pons, Madrid/Barcelona/Buenos Aires, 2012, págs. 481, 482.

⁵⁴ VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Introdução ao Armamento*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.76.

⁵⁵ Azevedo Matos, *Princípio de Direito Marítimo*, Edições Ática, Lisboa, 1958.

terra do proprietário para obterem pagamento das indemnizações a que têm direito, salvo se estiverem soldadas em dívida, caso este em que a tripulação poderá recorrer à fortuna da terra. De notar que, conforme assinala René Rodière, a responsabilidade do mandante em direito terrestre é pessoal e ilimitada, podendo os credores fazer executar todos os bens do devedor, e guardando inclusivamente os seus direitos sobre os bens futuros do devedor, caso os bens actuais deste não sejam suficientes para a satisfação dos créditos devidos.

Uma outra razão em que se fundamenta o princípio da limitação de responsabilidade reside no facto dos armadores serem reciprocamente credores e devedores uns dos outros. Cada armador segura o seu navio, por sua vez deve pagar ao segurador, no máximo o valor do navio e do frete. Daí que os seguradores cubram os recursos de terceiros, uma vez que eles sabem que não deverão pagar ao segurado e aos terceiros mais do que o valor do navio seguro. Desta forma, o princípio da limitação de responsabilidade permitiu tornar o seguro marítimo mais simples e mais económico do que o seguro terrestre.

As cláusulas de limitação de responsabilidade quase sempre se apoiam num contrato de seguro, para garantir a reparação dos danos sofridos por pessoas e coisas transportadas.

Doutrina e jurisprudência, nesse sentido, admitem com cuidados e ressalvas, a previsão convencional de limite para a indemnização cabível desde que não seja expediente falacioso para burlar a proibição da cláusula excludente da responsabilidade, quando a indemnização, por exemplo, for fixada em valor ridículo, insignificante.

No vício de origem não há, a bem da verdade, inadimplemento contratual pois o transportador marítimo cumpre integralmente a sua obrigação contratual, qual seja, entregar os bens nas mesmas condições quantitativas e qualitativas recebidas.

Se o bem estiver viciado, é coerente imaginar que é assim que ele será entregue. Sua caracterização é fácil e ampara-se, basicamente, na documentação de embarque, ou em casos mais complexos recorre-se à perícia técnica.

Força maior e caso fortuito, são as causas excludentes de responsabilidade mais alegadas pelos transportadores marítimos e as que são objecto das maiores discussões, posto que a sua caracterização, não raro, é fácil de ser constatada no mundo fatídico, motivo pelo qual serão tratadas, doravante com especial atenção.

As referidas causas fazem parte do gênero fortuidade, sendo diferentes, apenas, no que diz respeito ao agente causador. Explica-se: enquanto na força maior o agente causador é a conduta humana, no caso fortuito, o agente é a força da natureza.

É importante explicar que esse entendimento não é pacífico na doutrina estrangeira. O Direito comparado apresenta a doutrina alemã em sentido contrário. Para os alemães, o conceito de força maior implica força da natureza e o de caso fortuito, a conduta humana.

O antagonismo conceitual existente entre os diversos ordenamentos jurídicos do mundo, os efeitos são os mesmos e, as consequências no mundo dos factos e no mundo do Direito também.

A caracterização do caso fortuito depende dos seguintes elementos tidos como pressupostos essenciais: imprevisibilidade, inesperabilidade e irresistibilidade. Não basta haver um facto considerado como anormal e provocador de um determinado dano para alegar-se a fortuidade, é necessário que o facto seja absolutamente imprevisível, inesperado e irresistível.

Em relação ao C.M.C.V., essa responsabilidade do transportador por perdas ou danos sofridos pela mercadoria é determinada pelo valor da mercadoria no porto ou local de destino, salvo se no conhecimento de carga estiver declarado o seu valor real, acrescido das despesas e encargos inerentes⁵⁶.

Também limita a responsabilidade do transportador pelo atraso na entrega das mercadorias no valor equivalente a duas vezes e meia o frete das mercadorias afectadas pelo atraso⁵⁷.

As Regras de Hamburgo no artigo 6º.b) também fazem essa mesma analogia no que tange a essa limitação de responsabilidade referida acima.

⁵⁶ CMCV, artigo 524º.

⁵⁷ Ibidem artigo 527º.1.

Havendo concurso de indemnização por avaria e por atraso, o montante máximo é limitado aos números estabelecidos no número anterior⁵⁸.

Entretanto, o transportador perde o direito de limitar a sua responsabilidade quando se prove que a perda, o dano ou o atraso na entrega das mercadorias se deveu a acto negligente ou intencional a ele imputável, ou seja, há culpa ou imperícia⁵⁹.

1. Limitação da Indemnização

A limitação do valor pago na indemnização pelos danos causados surgiu no século XVI e foi originariamente criada com o objectivo de estimular o investimento na marinha mercante. Apesar de podermos considerar que tal limitação não deveria existir nos dias actuais e aparentemente ser uma regra injusta, ela ainda hoje, apresenta duas funções sendo uma delas a de proteger o transportador dos riscos de indemnização sobre mercadorias de altíssimo valor não declarado e a outra é que, como a regra estabelece um limite proporcionalmente padronizado e previsível do valor máximo da indemnização, a mesma permite ao transportador estabelecer preços de fretes uniformes e mais baratos.

Além da existência nas Convenções Internacionais de várias cláusulas que permitem a exclusão ou limitação da responsabilidade, como as contratuais, existe ainda a limitação do valor a ser pago como a indemnização pelos danos causados às mercadorias. Esta também está regulamentada no nosso Código Marítimo.

As regras de Haya-Visby impõem atualmente um limite de 666,67DEG (ou SDR) por volume ou 2 DEG por quilograma bruto, ou seja, o que maior resultar. O DEG é uma unidade monetária criada pelo Fundo Monetário Internacional – FMI. O seu valor em termos de dólar é calculado através de uma média ponderada entre as principais moedas do comércio internacional, segundo critérios fixados pelo FMI.

Por sua vez, as regras de Hamburgo prevêem um limite de 835 DEG por volume ou 2,5 DEG por quilograma bruto, o que resultar maior, e ainda um

⁵⁸ CMCV, artigo 526º.2.

⁵⁹ Ibidem, artigo 527.

limite de 2,5 vezes o valor do frete das mercadorias que tenham sofrido atraso, não podendo ultrapassar o valor do frete total expresso no Conhecimento de Embarque (B/L).

Em Cabo Verde, de acordo com o Código Marítimo esta limitação legal de responsabilidade por perda ou dano é determinada pelo valor da mercadoria no porto ou local de destino, salvo se o conhecimento de carga estiver declarado o seu valor real, acrescido das despesas e encargos⁶⁰.

Como dito anteriormente, as Regras de Hamburgo introduziram a possibilidade de indemnizar pelo atraso da mercadoria, mas também introduziram uma limitação no valor da indemnização de mercadorias que tenham sofrido atraso que é de 2,5 vezes o valor do frete das mercadorias, não podendo ultrapassar o valor total do frete.

A lei Cabo-verdiana reza que quando se prove que a perda, o dano ou atraso na entrega das mercadorias se deveu a acto negligente ou intencional imputável ao transportador, este perde o direito de limitação de responsabilidade. Neste caso considera-se que houve culpa ou imperícia.

⁶⁰Artigo 524º C.M.C.V. A responsabilidade por perdas ou danos sofridos pelas mercadorias transportadas é determinada pelo valor da mercadoria transportada é determinada pelo valor da mercadoria no porto ou local de destino, salvo se no conhecimento de carga estiver declarado o seu valor real, acrescido das despesas e encargos inerentes.

CAPITULO III

SEGURO DE FACULDADES -- MERCADORIAS

A. INTRODUÇÃO

1. Antecedentes Históricos e Importância Actual

O contrato de seguro nasceu no mar, precisamente pelos riscos graves de perda ou dano que ameaçavam a navegação marítima. Posteriormente, já na Idade Moderna, vai-se estender a outras actividades e aos bens terrestres. Mais concretamente, os seguros marítimos nascem nos princípios do século XIV nas cidades italianas, recebendo pela primeira vez uma regulação legal nas “Ordenanças dos Magistrados de Barcelona”, de 1484, que recompilavam usos consuetudinários mediterrâneos⁶¹.

A transcendência do seguro no campo marítimo deriva, em primeiro lugar, da sua própria necessidade. Não é concebível, em termos económicos, uma actividade armadora ou de comércio marítimo que não conte com a vertente seguro. Os riscos de dano, perda ou responsabilidade conexos à navegação marítima são tão acentuados, que inequivocamente exigem o recurso generalizado ao seguro como meio de garantir a sobrevivência dos patrimónios directamente relacionados com ela.

Neste sentido, o seguro desempenha actualmente, uma função de reparto de riscos entre a colectividade, sobre as bases da técnica actuarial, reparto este, que é a base indispensável da actividade da navegação.

Embora não existem normas internacionais que ofereçam um conceito geral e uniforme, atendendo aos seus traços característicos e comuns em todas as legislações nacionais, o contrato de seguro marítimo pode ser definido como aquele pelo qual o segurador se obriga, em troca de um prémio, a indemnizar ao segurado os prejuízos patrimoniais que este sofra nos seus interesses como consequência da realização do risco segurado e com ocasião

⁶¹ GABALDON GARCÍA J.L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional p,ublico y Privado y Contratos Marítimos Internacionales*, Marcial Pons, Madrid/Barcelona/Buenos Aires, 2012, págs. 807, 809.

da navegação marítima (isto é durante a execução da navegação ou em momentos de paragem que a precedem, interrompam ou prossigam, como pode ser o caso do navio na fase de construção, em exploração técnica ou em movimentação de mercadorias no porto.

O marítimo pertence a classe de seguros cuja função é restritamente indemnizatória, isto é, a de reparar o dano patrimonial sofrida por uma pessoa num certo contexto pré-estabelecido, sem que, de jeito nenhum, possa converter-se o contrato em fonte de lucro para o segurado, de forma a colocar-se numa situação patrimonial melhor depois do sinistro, do que antes dele. De facto, os diversos ordenamentos nacionais salvaguardam esta função indemnizatória restrita do contrato, elevando-a a categoria de causa contratual e protegendo-a mediante uma série de normas para tentar evitar o sinistro provocado deliberadamente. Para além disso, o seguro marítimo possui as características de tratar-se de um contrato sinalagmático, oneroso, aleatório e em especial de boa-fé.

O seguro marítimo, cobre uma série de interesses patrimoniais, como são o navio, os carregamentos, os fretes ou a responsabilidade em geral, contra um conjunto de riscos que os ameaçam e cuja característica unitária é a de tratar-se de riscos próprios criados pela navegação marítima.

Um aspecto característico, que desde antigamente se tem atribuído ao seguro marítimo comparando com o terrestre, é a de ser um contrato entre empresários, e não um entre um empresário e um mero consumidor. Empresários marítimos que, para além de tudo, gozam em muitas ocasiões de um poder económico e capacidade de negociar similar, quando não superior, ao das empresas seguradoras. Desta forma, reclama-se para o seguro marítimo, a ideia de tratar-se de um seguro «entre iguais», que alcança condições contratuais especialmente equilibradas no jogo de interesses contrapostos.

Advinha-se, pois neste momento, a tendência internacional, para a qual uma instituição, como UNCTAD, terá, com uma pedrada no charco, embora motivada por uma parte de um mundo contestatário, dado um passo gigante no sentido de uma harmonização e unificação de critérios.

No seguimento deste “status“, verifica-se uma tendência para a simplificação e standartização de documentos e para a unificação de conceitos

que permitam, em vários domínios técnicos e não só, uma sistematização de processos próxima da uniformização.

Com a integração na CEE trouxe a necessidade de actualização de métodos de trabalho, para uma identificação com os restantes parceiros.

Não só por isso, como porá grande fonte mestra dos seguros se situar na área de um dos parceiros, o Reino Unido, que simultaneamente detém o primado do Resseguro mundial, nos aspectos técnicos e de capacidade de absorção de riscos. Na verdade os transportadores para cobrirem as suas responsabilidades e a das suas mercadorias em geral celebram contratos de seguro com empresas britânicas, onde se aplica a lei Britânica e está sujeito à jurisdição desse país. Incluem cláusulas contratuais típicas do Direito Inglês que nem sempre coincidem com as normas da lei com base de codificação.

A meta a alcançar, com o patrocínio dos órgãos institucionais competentes, subordinados à Organização das Nações Unidas, é uma futura convenção internacional de regras aplicáveis ao domínio dos seguros marítimos, uniformizando o direito internacional privado, neste aspecto, criando, igualmente, uma uniformidade técnico-interpretativa de toda a problemática do seguro e resseguro.

Tratando-se de seguros marítimos, podemos afirmar que, dentro dos termos previstos e condicionados pela Apólice e Leis que forem aplicáveis, qualquer aventura marítima pode constituir objecto de um contrato de seguro marítimo.

São os objectos ou situações com eles ligados sujeitos à “aventura marítima “ que constituem os ” **interesses**” a segurar.

Os “ **interessados** “ são, implicitamente, as entidades que, tendo uma relação económica face aos interesses, estão sujeitas a sofrer perdas ou danos no caso de, durante a aventura marítima e, em certos casos, antes e depois dela terminar, se verificarem circunstâncias imprevisíveis e fora do seu controle (aleatórias) das quais resultem danos, perdas ou responsabilidades.

Poderão constituir interesses a segurar:

- a) Qualquer propriedade (bem) que possua valor intrínseco e que se movimente ou seja deslocada de um lugar para outro.
- b) A responsabilidade legal emanante da ocorrência de um sinistro envolvendo a propriedade movimentada desde que dele advenham

prejuízos para terceiros e que esses sejam imputáveis ao causador do sinistro.

- c) As despesas envolvidas ou ganhos a adquirir que estejam em risco na “ aventura marítima “.

Porquanto os bens se podem transmitir, o segurado ou detentor dos direitos da Apólice emitida terá que demonstrar a existência do seu interesse no momento do sinistro, que este tenha ocorrido durante o período da validade da Apólice, no espaço e tempo, sem o que o segurador não será responsável pelo ocorrido.

Não tendo o segurado que solicitou o seguro já interesse no objecto segurado, a quando do sinistro, a Apólice não produzirá efeito, a menos que por ele endossada e que seja o seu actual tomador a demonstrar ser a existência do seu interesse já efectiva no momento do sinistro que reclama.

Este princípio é importantíssimo para os intervenientes no seguro, com interesses iniciais ou adquiridos, quanto aos efeitos contratuais, face às estipulações das modernas cláusulas aplicáveis aos seguros marítimos.

A este propósito, chama-se a atenção para o facto de os interessados, no caso dos seguros de mercadorias, perderem ou adquirirem o interesse, de acordo com as condições de venda e, logo, ser importante conhecerem os direitos e obrigações emergentes do contrato de compra e venda, na sua interpretação internacional.

É pois, imprescindível conhecer bem o significado dos termos comerciais implícitos nas siglas F.O.B., C.&F. e C.I.F., as mais tradicionais resumindo as condições de um negócio comercial de importação ou exportação.

A Câmara de Comércio Internacional tem regularmente publicado um opúsculo designado por “ Incoterms “ no qual se explicitam todos os tipos de contratos internacionais e as suas condições, direitos e obrigações dos intervenientes.

A existência de direito à indemnização depende da prova que o reclamante terá de fazer de ser titular de um interesse segurável sobre o objecto seguro no momento do sinistro.

Transparece tal exigência contratual das Cláusulas a que nos referimos.

“Se aquele por quem ou em nome de quem o seguro é feito não tem interesse na coisa segura, o seguro é nulo”⁶².

À medida que o comércio por mar se expande, a dificuldade de subscrever por conta própria exclusivamente vai-se acentuando.

É óbvio que, inicialmente, quando a necessidade de procurar quem comparticipasse do risco subscrito surge, o “ Resseguro “ , teria uma base de contratação isolada e directa, com características aleatórias, logo facultativa.

Com o evoluir, surgem as Companhias profissionais, especializadas, dedicando-se em exclusivo ao Resseguro.

O Resseguro tem, nos nossos dias, a maior importância na economia mundial, como processo de estabilização das economias particulares de cada país, pelos contributos no suporte de prejuízos.

“ O Segurador pode Ressegurar por outrem, o objecto que segurou...”

Ressegurar não é mais que assegurar por dia de uma modalidade específica de seguro uma responsabilidade sobre um risco que originariamente se tomou.

O objecto do Resseguro é uma participação da responsabilidade e, a seguradora que procura quem com ela reparta a responsabilidade é chamada de “ cedente “ , tomado a posição de “ ressegurada “ .

A parte da responsabilidade cedida chama-se de “prioridade”, “excedente”, “quota-parte“, “excesso“, consoante os tipos dos contratos negociados entre a Cedente e o seu Ressegurador.

“Ressegurador” será, pois, a entidade que aceita à Cedente repartir com ela o risco⁶³.

Nos Resseguros negociados individualmente, designados por facultativos, pode haver uma cláusula que passa para o Ressegurador o controle das reclamações, cerceando, ou eliminando mesmo, a autonomia da gestão do processo do sinistro.

Tal cláusula designa-se por “ claims cooperation clause “.

Para uma classe de negócios com certa individualização de riscos e não abrangendo, a generalidade do negócio que possa aparecer à cedente,

⁶² DA COSTA A.C., *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.204.

⁶³ Ibidem, pág.216.

podem negociar-se contratos específicos a que se dá o nome de “open-cover”⁶⁴.

Os tratados de Resseguro dividem-se hoje, fundamentalmente, em :

Não proporcionais

- Excesso de perdas
- Stop Loss

Proporcionais

- Quota – parte
- Excedente
- Facultativo/ Obrigatório

O tipo de tratado de quota-parte, está relacionado com a infância do Resseguro ou com os primeiros anos de actividade de uma Seguradora (Cedente) enquanto esta não adquire uma experiência, um Know-how, ou uma implementação, que lhe permitam grangear a confiança dos Resseguradores.

Neste tipo de tratados, de todo e qualquer seguro, há sempre uma participação do Segurador Cedente, em percentagem fixa, sendo o excedente desta percentagem, até aos 100% da subscrição de riscos, cedido ao trabalho.

Num tratado, pode haver um só Ressegurador, ou mais do que um Ressegurador.

No caso de quota-parte, porém normalmente, há um só Ressegurador.

A Cedente negocia com ele, envia-lhe, no decurso dos seus negócios, mapas de todos os seguros que subscreveu, com todos os pormenores de cobertura, quanto a riscos, condições e taxas.

Não raramente, tem que abordar o Ressegurador, previamente, para a aceitação de um contrato.

No caso do tratado por excedente, o Segurador só cede ao contrato os valores que ultrapassem aquele valor fixado como de sua retenção.

Se os valores subscritos como responsabilidade estiverem abaixo dessa retenção, não há lugar a Resseguro, visto não funcionar aqui a proporcionalidade constante sobre todo e qualquer seguro subscrito.

Por outro lado, como se infere, só é cedido ao Ressegurador o valor que exceder o pleno ou seja haverá um limite para a cedência.

⁶⁴ DA COSTA A.C. *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág. 216.

Pode-se assim dizer que o Resseguro implica, dentro das Seguradoras, um trabalho administrativo altamente complexo⁶⁵.

2. Obrigações e Direitos do Segurador

Tal como o segurado, perante o contrato de seguro, tem o Segurador direitos e obrigações.

Desde logo, o direito de que o segurado cumpra o preceito de boa-fé nas negociações e durante a vida do contrato, o direito a receber o prémio, a troco do qual aceita correr os riscos contratualmente estabelecidos.

Também são direitos do Segurador as obrigações que impendem sobre o segurado por efeito das cláusulas “Bailee Clause”, “Duty of Assured Clause” e “Waiver Clause” (seja o que designamos por obrigações relacionadas com direitos de recursos contra terceiros).

Ao Segurador devem, pois, nos termos da Lei, e da prática internacional, serem garantidos os recursos que contra terceiros o Direito permita.

Constitui obrigação do Segurador, face à prova da existência do sinistro e de que o reclamante cumpriu com as suas obrigações que para ele emanam do contrato e da lei, liquidar os compromissos a que a apólice o obriga, com a maior diligência possível.

O Segurador tem direito de pedir os elementos necessários a toda a prova da reclamação e do sinistro e de toda a assistência – pós liquidação do sinistro – de que careça, de forma documental e não só, para prosseguimento de litígio relacionados com direito de regresso⁶⁶.

Entretanto, de acordo com o C.M.C.V. das regras especiais do seguro de mercadorias, o Segurador não se responsabiliza pelos seguintes actos:

- a) Derrames ou perdas ordinárias em peso e volume, ou uso e desgaste natural das mercadorias;
- b) Deficiência de embalagem ou mau acondicionamento das mercadorias;

⁶⁵ DA COSTA A.C., *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.218.

⁶⁶ Ibidem, pág.208.

- c) Situações de insolvência do armador ou do transportador que dêem lugar ao abandono das mercadorias;
- d) Actos ou omissões doloso do segurado⁶⁷.

A seguradora em C. Verde segundo informação, preocupa com acções preventivas, advertindo aos proponentes sempre que possível de que devem preocupar com as seguintes questões:

- a) No caso do meio de transportador Navio, escolher melhor navio em termos da idade, bandeira, Registo;
- b) Melhor embalagem das mercadorias;
- c) Ainda como medida prevenção, ao se efetuar um seguro é aplicada uma franquia que é uma parte dos prejuízos que o segurado deve suportar em caso de sinistro o que faz com que ele tome medidas para evitar ou minimizar os prejuízos, pois ao saber que em caso de um sinistro ele vai ter que suportar uma percentagem dos prejuízos, logo tem que preocupar-se com essas situações.

2.1. Obrigações na Conclusão do Contrato

O contrato de seguro é um contrato de boa-fé, daí que constituem, basicamente, as propostas de seguro, o meio pelo qual o Segurado informa o Segurador de todos os elementos que lhe permitam não só avaliar o risco a correr e, conseqüentemente, aplicar a taxa técnica a ele correspondente, como nela fundamentar a apólice ou documento que dela tome os mesmos efeitos, como é o caso do Certificado de seguro.

Portanto, uma obrigação básica do Segurado, é agir de “boa-fé, em todo e qualquer momento das negociações, até à conclusão do contrato, prestando ao Segurador todas as informações de que este careça para estabelecer a forma da Apólice, uma vez avaliado o risco e declarado aceitar este⁶⁸.

O Código Comercial prevê a nulidade do contrato quando o proponente tenha agido de má-fé (Artº 429).

As obrigações do Segurado são as seguintes:

⁶⁷ Artigo 739º, CMCV.

⁶⁸ DA COSTA A.C., *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.206.

- a) Obrigações na conclusão do contrato
- b) Pagamento do prémio
- c) Obrigações durante a vigência do contrato e em caso de sinistro

Falando no pagamento do prémio, é sabido que o Segurado deve liquidar o prémio que seja devido pelo seguro efectuado, quando tal lhe for pedido.

Se bem que, nos casos dos seguros de mercadorias, o interesse do seguro possa mudar de titular e passar a pertencer a entidade diferente daquela que o contratou é sempre ao Segurado que cabe a obrigatoriedade de pagar o prémio, ainda que endosse o interesse do seguro.

O novo titular, no fundo, ao receber o interesse no seguro, certamente, que o fez suportando o custo do mesmo.

Se bem que exista um Diploma legal, Lei sobre pagamento do prémio-Dec. – Lei 162/84 de 18 de Maio, ao abrigo da qual o Segurador pode avisar o Segurado da suspensão dos efeitos do seguro, por não cumprimento desta obrigação. No caso particular dos seguros de cargas é discutível a aplicabilidade de tais normas quando o detentor de direitos sobre o interesse não for já o contratante original, já que é estranho à contratação. Não é parte mas adquiriu, por endosso, todos os direitos e obrigações, entre os quais, a satisfação do prémio não está envolvida⁶⁹.

O contrato de seguro não se extingue com a conclusão.

Ele destina-se a dar satisfação futura de interesses de indemnização envolvidos, caso se verifique um sinistro.

Durante a vigência do contrato, as premissas que lhe deram origem podem sofrer modificações.

O Segurado está, contratualmente, obrigado a avisar o Segurador de toda e qualquer circunstância que possa surgir e que modifique o risco, podendo inclusivamente, influir na continuidade do contrato.

Se ocorrer um sinistro, o Segurado deve dar conhecimento imediatamente ao Segurador ou à entidade reconhecida que possa acompanhar o sinistro, identificar a sua natureza e avaliar a sua extensão.

⁶⁹ DA COSTA A.C., *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág. 208.

É obrigação do Segurado não só assegurar que os direitos perante terceiros sejam defendidos, transmitindo-os ao Segurador, com a indemnização dos prejuízos, como deve actuar na defesa do seu interesse como se este não estivesse protegido por qualquer seguro.

Uma não actuação dentro destes princípios, da qual resultem prejuízos para o Segurador, pode criar situações que prejudiquem ou tornem nulas garantias dadas ao Segurado pela apólice⁷⁰.

É obrigação contratual dos Seguradores, protegerem os interesses que lhes são dados a segurar, garantindo a indemnização por riscos cobertos, previsíveis mas aleatórias de natureza física, ocorridos com tais interesses, nas condições contratualmente negociadas e que sejam seguráveis.

Quer os interesses dos segurados quer dos seguradores são concorrentes em muitos aspectos, mas no caso das fraudes pode haver antagonismo.

No âmbito do seguro marítimo não há seguros contra fraudes, porque estas não se consideram riscos do mar, logo o segurado não será indemnizado quando surgem situações desta natureza.

É inegável que tal envolvimento pode dar origem a situações desagradáveis embora o segurador nada tem a ver com as fraudes que possam atingir o segurado.

Os Seguradores, hoje, preocupam-se sobremaneira com o minimizar a possibilidade de sinistros, promovendo acções de prevenção, a expensas próprias, circunstância que não só lhes possibilita reduzir os riscos, como conhecê-los melhor, prestando um serviço aos segurados, sem que o custo dos seguros seja agravado. Podem preocupar-se com o acompanhamento na origem da mercadoria a carregar, o que lhes poderá permitir despistar situações de fraude.

O Segurador tem meios indirectos de prevenção e estímulo de fuga do segurado das áreas de contratação de transporte onde é mais usual verificarem-se fraudes.

Para diminuir determinados tipos de fraude há que ter atenção em determinados aspectos:

⁷⁰ DA COSTA A.C., *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988,pág.207.

- a) Há que saber primordialmente com quem se negoceia e não embarcar em “aventura” com desconhecidos;
- b) Mesmo que se julgue saber com quem se lida devem tomar-se precauções;
- c) Por mais precauções que se tomem, ainda assim ninguém poderá dizer estar livre de ser envolvido por uma situação de fraude;
- d) À má-fé da parte que cria a situação de fraude contrapõe-se a “boa-fé” ou “ingenuidade” por excesso de confiança da parte prejudicada⁷¹.

Em Cabo Verde o seguro de transporte de mercadorias é facultativo, isto é, o dono da carga faz o seguro se quiser.

Embora não seja um seguro obrigatório, habitualmente muitos interessados fazem esse seguro, para se prevenir de eventuais prejuízos.

Para se fazer o seguro de uma carga, inicialmente têm que preencher uma proposta de seguro (doc. Anexo), este dá origem ao Contrato de Seguro (Apólice) e consequentemente o recibo de Prémio.

Há casos em que o seguro pode ser contratado por conta de outrem e, assim sendo, quem paga o prémio é a pessoa/entidade a favor de quem o seguro foi celebrado e o acto deve ser ratificado por quem o seguro foi efectuado, caso contrário, na falta da ratificação, é o proponente/tomador a quem cabe a responsabilidade de liquidar o prémio.

Temos Três tipos de contratos de seguro/apólices de mercadorias:

- a) Apólice por viagem - em que é segurado a mercadoria para um determinado trânsito (ex: segurar uma carga de S. Vicente para Santo Antão);
- b) Apólice Aberta/por aplicação - é um contrato de seguro em que se negoceia, a partida, algumas condições fixas e ficam abertas outras que deverão constar de um documento (aplicação) a enviar à Seguradora sempre que houver o embarque de uma determinada mercadoria e, com base nas informações constantes dessa aplicação de seguro, se calcula o prémio e emite-se um Certificado de Seguro para efeito dos despachos Alfandegários. Ao longo do mês, vai-se

⁷¹ DA COSTA A.C. *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.234.

enviando à seguradora as aplicações de seguro e, no termo do mês, é emitido um recibo único do prémio, correspondente ao somatório do prémio de todas as aplicações recebidas durante o mês do segurado. Se não houver o envio da aplicação por parte do segurado, a carga não fica segura.⁷²

- c) Apólice Aberta / Flutuante – É negociado inicialmente com o segurado de todas as condições de seguro, nomeadamente, origem e destino dos embarques, tipo de mercadorias, capital estimado das mercadorias a transportar durante o ano, Clausulas, de coberturas, Franquias, meios de transporte (marítimo, aéreo ou terrestre), etc. Com base em todos esses dados, emite-se o contrato anual com cobrança inicial de uma determinada % do prémio anual (por exemplo 75%), sujeito a ajuste no termo da anuidade com base nas informações do segurado sobre o valor total real das mercadorias transportadas durante o ano que pode dar lugar ou não a cobrança de um adicional de prémio ou estorno de prémio, dependente da diferença de prémio entre o cobrado inicialmente e o apurado no ajuste no termo da anuidade. Neste tipo de seguro, o segurado não tem que comunicar sobre os embarques de cada carga, uma vez que a carga está antecipadamente segurada.

Com base na selecção da Clausula de cobertura que se paga uma determinada indemnização ou não.

Temos três tipos de Clausulas de riscos/ coberturas:

- a) I.C.C."A" – é a cláusula máxima que cobre todos os riscos;
- b) I.C.C. "B" – Cobre apenas perda total devido ao afundamento do navio, perda total do volume completa da mercadoria pela borda fora do navio durante as operações de carga e descarga;
- c) I.C.C."C"- esta cobre apenas a perda total da mercadoria devido a acidente com o meio de transportador (navio, avião, veículo terrestre).

Para as Cláusulas I.C.C."B" e I.C.C."C" existem taxas fixas que, no entanto, poderá pontualmente ser alterada dependente da análise do risco feito

⁷²Entrevista concedida por um representante de uma companhia Seguradora sediada em Mindelo.

ao tipo de mercadoria. Para a Cláusula IC.C."A", a taxa é diferenciada conforme a natureza da mercadoria, embalagem, origem e destino e tipo de meio de transporte, isto é, não existe uma taxa fixa mas pode existir uma taxa indicativa.

Esse cálculo é efectuado da seguinte forma:

a) Capital a segurar (1.000.000\$00) x taxa (1,5 %) = prémio comercial (15000\$00);

b) Ao prémio comercial (15000\$00) x selos legais (3,5%) = 525\$00 (custo selo);

c) Custo apólice = 50\$00

Prémio Total: 15000\$00+525\$00+50\$00 = 1557500\$00⁷³.

Todas as Companhias Seguradoras também efectuam o Resseguro e anualmente fazem a avaliação da capacidade de suportar um determinado capital seguro por proposta de rama/tipo de seguro e estabelece que, em determinado tipo de seguro, pode apenas aguentar até um determinado valor. Assim, estabelece um Tratado de seguro por tipo de seguro em que convida Companhias de Resseguros para participar no seu Tratado de Resseguro que, a priori, já tem estabelecido, a sua Retenção (valor p/ele).

No Tratado de Resseguro pode fazer parte várias Resseguradoras, designado como Tratado de Excedente Obrigatório que vai até um determinado capital, por ex. até 127.500.000\$00.

Sendo:

2.500.000\$00, é da Companhia Seguradora cedente (Ex. Garantia);

125.000.000\$00, é das Companhias Resseguradoras convidadas a participar do Tratado de Regresso ⁷⁴.

2.2. Precauções dos Vendedores e Compradores

Os **Vendedores** antes de firmarem qualquer compromisso de ordem comercial, havendo cláusulas cujo cumprimento recaia sobre os compradores, ou caso seja de competência destes contratarem terceiros para cumprimento

⁷³ - Entrevista concedida por um representante de uma Companhia Seguradora com sede em Mindelo.

⁷⁴ Entrevista concedida por um representante de uma Companhia Seguradora com sede em Mindelo.

de fases ou pormenores do contrato, devem assegurar-se da idoneidade dos terceiros envolvidos e de que não há possibilidade de actuação fraudulenta.

Num contrato de Comércio Internacional, em que Comprador e Vendedor se sediam em países diferentes, é o Comprador que pode ser vítima de fraude, partindo do vendedor, ou de intermediários, constituindo elo de ligação entre as partes já mencionadas.

A actuação dos **Vendedores** deve incidir, no caso de venda F.O.B., em ao assegurar-se que a mercadoria lhe seja paga, no caso de venda a crédito, ou a termo de data, em relação ao embarque, uma vez que o seguro e o transporte correm pelo comprador. O vendedor, em princípio, não terá que se preocupar quanto à contratação da viagem ou do respectivo seguro.

Caso a venda seja C.I.F., o vendedor terá de saber com quem negocia, o transporte e o seguro e se o está fazendo nos termos que lhe foram solicitados ou seguindo normas internacionais regulando o contrato em que esteja envolvido.

Quanto ao **Comprador** deve ter maior atenção sobre essas questões, isto porque é ele a pessoa que está mais sujeito à situação de fraude.

A sua posição será, aparentemente, a inversa do caso acima, já que está colocado em relação ao vendedor na posição que este tem em relação a si.

O comprador deve estar bem ciente das obrigações das partes nos contratos internacionais, seguro da sua posição e a do vendedor quanto ao cumprimento do preceituado em relação a cada uma das entidades pelas condições conhecidas por “ Incoterms “, seja qual for o tipo de contrato envolvido nas negociações (termos F.O.B.,C.&F.,ou C.I.F.,)⁷⁵.

Se de acordo com o “Incoterm” competir-lhe efectuar o seguro e contratar o transporte, deve rodear-se de cuidados e ter confiança nas entidades com quem contrata.

No caso de comprar C. &F., ou C.I.F., sendo o transporte e o seguro feitos a diligências do vendedor deve procurar garantir que este tenha os devidos cuidados ao negociar o seguro, principalmente quanto à cobertura que lhe interessa e o transporte quanto à idoneidade dos respectivos contratantes.

⁷⁵ DA COSTA A.C. *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.232.

Não obstante a confiança que possa depositar no vendedor, será recomendável que consiga mandar inspecionar a mercadoria e acompanhar o embarque na origem por perito ou comissário de avarias local de reconhecida idoneidade, mandando, inclusivamente, que estes controlem o embarque e as condições do navio transportador.

As precauções a ter, quer por parte dos vendedores, quer por parte dos compradores, poderão refletir-se nas aberturas de créditos bancários, unicamente quanto a documentação ou trâmites a satisfazer, mas às entidades bancárias, na origem ou no destino, não poderão se assacadas responsabilidade quanto à “Veracidade” documental dos elementos apresentados para satisfação do clausulado nos créditos abertos.

Entretanto, pode toda a documentação ser verdadeira e vir a ocorrer posteriormente uma fraude ou então pode a documentação ser falsa e ser o suporte de uma fraude.

Num e noutro caso, os Bancos satisfazem o crédito que lhes foi pedido, pelo qual é responsável quem solicitou, mas o Banco não tem responsabilidade quanto à natureza e autenticidade dos documentos.

Exemplo de um caso de Fraude Documental e o circuito de relacionamento, isto, para tentar entender os procedimentos⁷⁶.

Um comerciante Cabo-verdiano procura em país estrangeiro uma mercadoria de que necessita e encontra um Vendedor que diz dela dispor.

Encetadas as negociações, o Vendedor informa que venderá a mercadoria mediante a abertura de um crédito Bancário a seu favor em Banco no seu país.

O Comprador aceita e informa que abrirá o Crédito através do seu banqueiro, com a Cláusula de satisfação, para produzir efeito, de entrega de vários instrumentos documentais, que poderão ser, entre outros, Certificado de Origem Factura Comercial, Conhecimento de embarque em triplicado, prova do Seguro em duplicado.

Acordado o negócio, o Comprador Cabo-verdiano pede ao seu Banco a abertura do Crédito no país do vendedor, a satisfazer contra a apresentação dos documentos acima referidos e é avisado o Vendedor.

⁷⁶ DA COSTA A.C. *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.233.

Este, conhecedor dos documentos que deve apresentar no Banco, forja a sua obtenção, com o intuito fraudulento de levantar o crédito a seu favor. Sendo vigarista, pois não só não tem mercadoria, como, cometida a burla desaparecerá da circulação.

É evidente que não iremos dizer como conseguirá obter os documentos que vão apresentar no Banco no seu país com todo o aspecto de legais. É relativamente fácil, por se tratar de contratos de boa-fé, negociar um seguro com um segurador, já que este não irá, em princípio, inspeccionar a mercadoria a segurar. É fácil obter impressos de conhecimento de embarque. Os Bancos não irão exigir a prova da legitimidade das assinaturas nesses documentos e que podem ser falsas. A Factura Comercial é o documento mais fácil de falsificar. Não será difícil obter o Certificado de Origem, ou falsificá-lo. Qualquer tipografia produz impressos.

Criados os “ documentos “ e entregues no Banco, este paga o crédito.

O “Vendedor”, que até pode ser conhecido localmente, uma vez recebido o valor desaparece muito convenientemente.

O “ Comprador “ só vem a conhecer que foi ludibriado quando, já de posse dos documentos que o Banco pagador remeteu ao Banco abridor do Crédito e que este lhe entregou, espera em vão por um navio que nunca mais lhe aparece com a mercadoria.

Toda a documentação fora forjada.

Como poderá evitar esta situação?

O Comprador, para além de procurar saber a idoneidade do Vendedor, deve assegurar a intervenção de firma especializada e idónea no país do Vendedor que assegure estar a “ operação” a correr com legalidade, que a mercadoria seguiu no navio indicado e que toda a documentação é verídica. Deve produzir um documento que assegure a normalidade do contrato e o Crédito deve estar subordinado nos seus efeitos à intervenção dessa entidade, ou só deve ser satisfeito depois da mercadoria em viagem.

Entretanto, posso dizer que hoje em dia, tendo em conta o controlo feito pelos Bancos Credores como os Devedores e também graças a evolução da tecnologia é difícil acontecer, casos dessa natureza.

Em Cabo-Verde o comprador terá de preencher um formulário para abertura do Credoc (Crédito bancário) em que é devidamente assinado e

carimbado e será conferida a assinatura (ver anexo). Neste, estão as cláusulas bem definidas desse acordo e, também, é perentório que os Bancos não se responsabilizam por qualquer irregularidade ou anomalia que a mercadoria venha apresentar.

Além do comprador possuir uma conta nesse Banco, caso não seja reconhecida a sua idoneidade, ser-lhe-á exigido uma caução de 25% do valor da importação.

O Banco de Cabo Verde só faz transação com o Banco que já tenha garantia e hábito de negociar, ou seja, que reconhece nele a idoneidade ⁷⁷.

3. Desvio da Carga

Essa terminologia resulta de um tipo de fraude marítima que tem por fim o desvio da carga, não a entregando no destino previsto no contrato de transporte.

Falando de fraude convém dizer que existem riscos seguráveis e os não seguráveis, sendo a fraude um risco não segurável ⁷⁸.

Por vezes, não se trata de uma verdadeira fraude, se considerarmos esta como uma “operação” deliberadamente encenada com relação ao fim a atingir.

Na realidade, pode suceder que o desvio seja efectuado por decisão do capitão do navio, no seguimento de uma liberdade que lhe é conferida pelo contrato de transporte ou no exercício de um “lien” sobre a própria carga, previsto por Lei (Direito de Retenção), no seguimento de situações de navegação ou por virtude de factos relacionados com a própria carga.

A carga não chega ao destino, é posta em porto diferente, ou ali está a bordo aguardando a solução de casos a que a carga é estranha de que resultam prejuízos por remota entrega, danificação física, encargos imprevisíveis e inesperados, dado a mercadoria vir a suportar um trajecto não contemplado...se vier a chegar ao destino inicial.

⁷⁷Entrevista concedida pelo Gerente do Banco de Cabo Verde em que dá a explicação como são os procedimentos para concessão de créditos bancários no caso específico a da mercadorias.

⁷⁸ Informação do representante da Companhia Seguradora sediada em Mindelo.

Quando a mercadoria acaba por não chegar ao destinatário, para além de todos os contratempos há que suportar o “ custo “ de nova mercadoria.

Muitas vezes, situações inerentes ao navio fazem repercutir sobre os donos da carga “ complicações legais “ a que são absolutamente estranhos.

Por exemplo, um navio é arrestado, por dívidas ou por outros motivos, arrastando na situação as cargas a bordo⁷⁹.

Outro aspecto da fraude mais corrente é o desaparecimento do navio em que presume-se a sua perda, uma vez não tendo mais notícias sobre o mesmo, considerando assim um sinistro marítimo o que envolve a responsabilidade do Segurador que cobriu tal risco⁸⁰.

Uma vez desviado o navio ou perda do mesmo, está implícito a perda da mercadoria que se encontra a bordo.

Nesses casos considera-se perda total do navio e da carga o que tentam obter dos seguradores essa indemnização.

Quando tal acção de procurar um lucro ilícito (criminosamente) é promovida pelo Capitão do navio, sem o conhecimento do Armador, o risco, de acordo com o Código Comercial Português⁸¹ está excluído, em princípio, da responsabilidade do Segurador.

A área de cobertura dos riscos são variáveis, em aspectos de pormenores, as regras dos diversos Clubes aplicáveis às classes de riscos, mas nos riscos cobertos, são fundamentalmente os mesmos de Clube para Clube.

Os riscos agrupam-se em classes de I a V e a de Classe II cobre a responsabilidade do transportador de cargas, para com os donos destas ou os adquirentes de direitos sobre elas⁸².

⁷⁹ DA COSTA A.C. *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.230.

⁸⁰ Vd. Art.º 605.º do Código Comercial Português.

⁸¹ Vd. Art.º § 1.º do Código Comercial Português – risco por que não responde o segurador...barataria do Capitão, salvo convenção em contrário.

⁸² DA COSTA A.C. *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988, pág.222.

CONCLUSÃO

O transporte de mercadorias por mar serve como uma grande fonte das normas que integram o Direito Comercial Marítimo. A prática de actos comerciais influencia directamente o direito do comércio. No Direito Marítimo essa influência é ainda maior e como a sociedade e seu comércio estão em constante mudança o direito que a regulamenta deve acompanhar essa transformação.

A importância desse ramo do Direito, em cada país, pode ser medida pelo desenvolvimento da sua marinha mercante, ou pela intensidade do movimento em seus portos, ou pelo Comércio Internacional. Cabo Verde em relação a importação e exportação a nível mundial está aquém dos grandes importadores/exportadores, embora tenha aumentado sobre maneira sua importação nas últimas décadas.

Entretanto, ainda precisa de investimento em infra-estruturas para poder continuar a crescer.

A legislação adequada e actualizada, aliadas aos interesses dos comerciantes nacionais e internacionais são partes integrantes dessa infra-estrutura que é necessária para o desenvolvimento do comércio externo Cabo-verdiano.

Em face dos grandes riscos envolvidos no transporte de mercadorias por mar, houve um fraccionamento ou divisão dos riscos e das responsabilidades a eles atinentes. A necessidade de uma regulamentação clara e precisa das obrigações e dos direitos das partes envolvidas nesses actos é enorme. A grande quantidade de sistemas legais que envolvem o transportador marítimo, retira a segurança jurídica do negócio, tanto para o transportador quanto para o expedidor ou dono da mercadoria.

As tentativas de unificação do Direito Marítimo foram frustradas pelas divergências entre os interesses comerciais das grandes potências mercantes e não se conseguiu a tão desejada uniformidade do Direito. Também causada pelas várias Convenções Internacionais e a falta de suas ratificadas.

Um mínimo de consenso foi atingido com a Convenção de Bruxelas mais conhecida por Regras de Haia, que conseguiu a assinatura da maioria das potências mercantes, e que não foi assinada nem ratificada por Cabo Verde.

É importante a análise das obrigações no Common Law, das Regras de Haia de 1924 e Haia-Visby, bem como as das Regras de Hamburgo onde, se nota as diferenças nas obrigações dos transportadores nos diferentes regimes legais e que mesmo quando existem regras iguais protegendo os mesmos direitos, a sua interpretação pode variar.

As Regras da Haia são consideradas regras que impõem um baixo grau de responsabilidade sobre os transportadores internacionais. As Regras de Hamburgo por sua vez estão mais actualizadas e adequadas à realidade comercial do século XXI e transferem maior responsabilidade para os transportadores com a inovação da presunção de culpa do transportador em relação aos danos causados às mercadorias transportadas.

O valor da indemnização resultante da aplicação das Regras de Hamburgo também é maior que o previsto pelas Regras Haia-Visby que por sua vez é superior às da Haia de 1924. Em Cabo Verde ao assunto aplica-se a teoria objectiva e o transportador será responsabilizado a menos que prove vício do produto, caso fortuito ou força maior.

Especificamente em relação ao transporte das mercadorias e as obrigações deles decorrentes, é necessário que sejam analisados caso a caso para que se determine quem é o responsável pela mercadoria naquele exacto momento. Determinação que por vezes torna-se difícil pela existência de diferentes tipos de contratos estabelecidos entre os vários intervenientes no processo de transporte da mercadoria.

É óbvio que em qualquer negócio, pode acontecer fraude ou tentativa de fraude, principalmente nos ligados ao transporte marítimo em que participam vários intervenientes, logo há que conhecer primordialmente com quem negociar e não embarcar em “aventuras” com desconhecidos. Mesmo que se julgue saber com quem está lidando devem tomar as devidas precauções embora, ainda assim ninguém estará livre de ser envolvido por uma situação de fraude.

À má-fé da parte de quem cria a situação de fraude contrapõe-se a da “boa-fé” ou “ingenuidade” por excesso de confiança da parte prejudicada.

BIBLIOGRAFIA

- ÁLVEREZ BELÉN G., *A carga e descarga no contrato de transporte de mercadorias*, Livraria Marcial Pons.
- ARROYO MARTÍNEZ, I. *Curso de Derecho Marítimo*, 2ª edición, Civitas, Cizur Menor, 2005.
- AZEVEDO MATOS, *Princípio de Direito Marítimo*, Edições Ática, Lisboa, 1958.
- DA COSTA A.C., *Seguro Marítimo*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988.
- GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho Marítimo Internacional Público y Privado y Contratos Marítimos Internacionales*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires, 2012.
- GABALDÓN GARCÍA J.L./RUIZ SOROA J.M. *Manual de derecho de la navegación marítima*, Tercera edición, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. Madrid 2006 Barcelona.
- GARCÍA ÀLVAREZ B., *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Marcial Pons, Madrid/Barcelona/Buenos Aires, 2011.
- DA GRAÇA LOPES, A.E., *Introdução á Investigação Científica*, 2ª edição, Mindelo, 2013.
- MARTINS D'OLIVEIRA A., *Textos Básicos de Direito do Mar*, 2ª edição, Associação Académica da Faculdade Direito Lisboa, 2000
- MENEZES LEITÃO L.M.T., *Direito das obrigações*, Livraria Almeida, 7ª Edição Coimbra, 2008.
- PEDROTTI IRINEU A., *Responsabilidade Civil*, vol. 1, São Paulo, Livraria e Editora Universitária de Direito, 1999.
- VASCONCELOS ESTEVES J.M.P., *Contratos de utilização do navio*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988.
- VASCONCELOS ESTEVES J.M.P. *Introdução ao Armamento*, Livraria Petrony, Lisboa, 1988.

FONTES E NORMATIVAS CONSULTADAS

Código marítimo de Cabo Verde de 2010

Código Comercial Português de 1975

Regras de Haya de 1924

Regras de Haia-Visby de 1968

Regras de Hamburgo de 1978

Convenção para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento, de 1924

Código Civil de 1997

INCOTERMS - cláusulas: FOB, C&F, CIF, FIO, FIOS, FITOS- de 1936 a 2000 (actualizado)

Decreto-Lei nº 352/68 de 21 de Outubro (Contrato de Transporte de Mercadorias por Mar)

LISTA DE ANEXOS

Conhecimento de Embarque Nominativo.

Conhecimento de Embarque à Ordem de Agemar e que foi endossado a Sociedade Comercial Lopes & Filhos.

Conhecimento à Ordem do Banco Comercial do Atlântico. Firma a ser notificada Sicor.

Conhecimento ao Portador. Firma a ser notificada Bento S.A.

Formulário de abertura de Crédito Bancário.

Pertence em que a alfândega aplicou a taxa de Despacho Recibo (D.R.)

Proposta de Seguro.

Apólice de Seguro.

Mediador Nº						
Nome						
Agência						

[illegible]

(*) Preencher exclusivamente os campos a alterar

1. Tomador de Seguro / Proponente

(Não abreviar o apelido, nem os três primeiros nomes)

Cod. Pessoa*		Cod. Titular*													
Nome															
Cod. CAE				Actividade										NIF	
Sede															
Concelho						Localidade				Freguesia					
e-mail:						Telemóvel				Telefone				Fax	
Doc. Identificação:		<input type="checkbox"/> B. I	<input type="checkbox"/> Passaporte	Nº Doc.				País de Origem							

* A preencher pela companhia

2. Segurado

(Preencher se diferente do tomador de seguro)

Nome																							
Cod. CAE	Actividade										NIF												
Sede																							
Concelho	Localidade										Freguesia												
e-mail:		Telemóvel										Telefone										Fax	
Doc. Identificação:		<input type="checkbox"/> B. I	<input type="checkbox"/> Passaporte	Nº Doc.										País de Origem									

3. Entidade Interessada Credora

[illegible]

4. Dados da Apólice

Início do seguro	Ano	Mês	Dia	Temporário (até às 24 horas de)	Dia	Mês	Ano
Periodicidade de Pagamento: Único	Forma de pagamento	<input type="checkbox"/>	Agências GARANTIA/Correios/Rede 24	<input type="checkbox"/>	Agente	<input type="checkbox"/>	Transferência bancária (*)

* Preenchimento Obrigatório da Autorização por Débito em Conta Bancária

5. Coberturas a Contratar

Seguro de Cargas (Cond. Esp. 01 Cláusula - A)	<input type="checkbox"/>	Postal (Cond. Esp. 09)	<input type="checkbox"/>	Riscos de Frigorífico (Cond. Esp. 16)	<input type="checkbox"/>
Seguro de Cargas (Cond. Esp. 02 Cláusula - B)	<input type="checkbox"/>	Contactos (Cond. Esp. 10)	<input type="checkbox"/>	Avarias de Máquinas (Cond. Esp. 17)	<input type="checkbox"/>
Seguro de Cargas (Cond. Esp. 03 Cláusula - C)	<input type="checkbox"/>	Furto, Roubo, Extravio e Falta de Entrega (Cond. Esp. 11)	<input type="checkbox"/>	Actos de Vandalismo ou de Sabotagem (Cond. Esp. 18)	<input type="checkbox"/>
Seguro de Riscos de Guerra (Cond. Esp. 04 Carga)	<input type="checkbox"/>	Quebra, Amolgadelas, Torceduras e Riscos, incluindo Quebras e/ou Falhas em Esmaltes (Cond. Esp. 012)	<input type="checkbox"/>	Extrativo de Volume Completo (Cond. Esp. 19)	<input type="checkbox"/>
Seguro de Risco de Greves (Cond. Esp. 05 Carga)	<input type="checkbox"/>	Derrames de Líquidos e/ou Dispersão de Sólidos (Cond. Esp. 13)	<input type="checkbox"/>	Objectos de Arte e/ou Instrumentos Musicais (Cond. Esp. 20)	<input type="checkbox"/>
Transportes Terrestres e Aéreos (Cond. Esp. 06 e 07)	<input type="checkbox"/>	Combustão Espontânea (Cond. Esp. 14)	<input type="checkbox"/>		
Institute Cargo-Clauses (Air) (Cond. Esp. 08)	<input type="checkbox"/>	Oxidação e Ferrugem (Cond. Esp. 15)	<input type="checkbox"/>		
Outros a especificar:					

6. Meio de Transporte

Via Marítima	Nome do Navio: _____										Local carregamento: <input type="checkbox"/> Porão <input type="checkbox"/> Convés									
	Contendor: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não										Tipo de Carregamento em Contendor: <input type="checkbox"/> Grupagem <input type="checkbox"/> Completo									
Via Terrestre	Tipo de Veículo: _____										Matrícula: _____									
Via Aérea	Nº de Voo: _____										Data _____ Dia _____ Mês _____ Ano _____									
Via Postal	Nº de Registos _____										Data de Registos _____ Dia _____ Mês _____ Ano _____									
											Carta de Porte nº _____									

7. Viagem

<input type="checkbox"/>	Armazém a Cais	Origem:
<input type="checkbox"/>	Cais a Armazém	Destino:
<input type="checkbox"/>	Cais a Cais	Transbordo: <input type="checkbox"/> Não
<input type="checkbox"/>	Armazém a Armazém	<input type="checkbox"/> Sim
<input type="checkbox"/>	Aeroporto a Aeroporto	<input type="checkbox"/> Localidades:
<input type="checkbox"/>	Outro: Especifique qual?	

8. Objecto do Seguro

Natureza, Número de Volumes, Pesos e Marcas, Tipo e Matéria de Embalagem (*)	Capital a Segurar	Taxa
	,	
	,	
	,	
	,	
	,	
	,	
	,	
	,	
	,	
Total	,	
Identificação da Moeda:	Câmbio:	Contravalor em CVE
Necessita de Certificado? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Número de Exemplares	

(*) - A Companhia não assume a responsabilidade sobre as mercadorias carregadas no convés do navio quando de tal facto se não faça expressa menção nesta Proposta.

9. Outras Declarações

(Incluir circunstâncias que afectam a normal apreciação do risco)

[illegible]

10. Questionário de Resposta Obrigatória

1. O risco que pretende cobrir está ou já esteve total ou parcialmente abrangido por contrato(s) de seguros?	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
2. Relativamente a esse(s) contrato(s) de seguro existem quaisquer débitos por falta de pagamento de prémios?	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
Se sim, indique: N.º Apólice	Seguradora	

Declaracões e Autorizações

Aceitação do Seguro

A companhia reserva-se o direito de mediante aviso conveniente, recusar o seguro proposto; ou reformular as condições de coberturas se não puderem ser aceites tal como proposta (Lei do Contrato de Seguro artigo 10 n.º 1)

Dados Pessoais Informatizados

Os dados pessoais constantes deste documento serão processados e armazenados informaticamente pela Seguradora e destinam-se ao seu uso exclusivo, no âmbito das relações pré-construtivas ou decorrentes do contrato ou operação celebrados com os seus clientes, incluindo as suas renovações. Os dados serão conservados de forma a permitir a identificação dos titulares até que tenham cessado definitivamente essas relações.

O titular terá livre acesso aos seus dados pessoais, com uma periodicidade não inferior a um ano desde a recolha ou primeiro acesso, desde que o solicite por escrito, podendo retificar os dados incorrectamente recolhidos, nos termos da lei.

Os dados poderão ser fornecidos às autoridades judiciais ou administrativas, desde que em cumprimento de obrigação legal a cargo da Seguradora.

O titular dos dados autoriza a Seguradora, salvo declaração expressa em contrário no quadro de observações, a:

- a) fornecer os seus dados a empresas do Grupo do qual a Seguradora faz parte, sendo assegurada a sua confidencialidade, utilização em função do objecto social dessas empresas e compatibilidade com os fins da recolha;

Observações

1. *Journal of Management Studies*, 1997, 34, 1, 1-14.

Declaracões

Declaro que tomei conhecimento das informações pré-contratuais constantes deste documento.

Declaro que respondi com verdade e completamente a todas as perguntas, consciente que quaisquer declarações incompletas, inexactas ou omissas, que possam induzir a Seguradora em erro, tornam este contrato nulo e de nenhum efeito, qualquer que seja a data em que a Seguradora delas tome conhecimento.

ATENÇÃO

Confirme se respondeu a todas as questões. Se tiver sido outra pessoa a responder a este formulário, não assine sem confirmar que todas as respostas são exactas.

Local e Data

O Tomador de Seguro

ORIGINAL

26

PERTENCE

Ref. Pertence	VXE1004-039	Data entrada	2014-07-10	Local origem	PTLIS - LISBOA
Ref. TT	VXE1004	C/M FISCAL Nº	313/14	Local destino	CVVXE - S.VICENTE

Estancia aduaneira CVSV1 - Alfândega de Mindelo

Nome de transporte BOXY

ALFÂNDEGA DO MINDELO

Nome de beneficiário ADRIANO SILVA

PAGO 24/07/14

Contentores: MARU200984/9

VOLUMES	
Marcas / Numeros
Quantidade	1 Volumes n.e.
Peso	30 Kgs
Cubicagem	0.057 M3

DESIGNACAO DE MERCADORIAS

CAIXA

DR 16000
230714
HA

Valor de frete: 5.00 EUR

10 de Julho de 2014

A Agencia

(LOGIS MINDELO)

Ordenador:
(Nome morada e telefone)

Ao
Banco Comercial do Atlântico

S/ ref.^a

N/ ref.^a

200

CRÉDITO DOCUMENTÁRIO
PROPOSTA DE ABERTURA N.º

Rogamos a V. S.^{as} o favor de mandarem abrir, sob n/ inteira responsabilidade o crédito cujas condições passamos a indicar;

Tipo de Crédito:

☐ Irrevogável ☐ Revogável ☐ Confirmado ☐ Não Confirmado ☐ Transferível

IMPORTÂNCIA

A FAVOR DE:

Morada:

Validade até _____ inclusivé.

Condições de pagamento: à vista _____ A prazo de _____ dias de _____ contra entrega dos seguintes documentos:

1) – _____

2) – Jogo completo de conhecimentos limpos, mercadoria a bordo emitidos à ordem de _____

3) – Factura comercial _____

4) – Certificado de seguro cobrindo os riscos de: _____

5) – _____

6) – _____

relativo às seguintes mercadorias: _____

Ao preço: EXW / FOB / CFR / CIF / CPT / CIP / FCA _____

Embarque de: _____ para _____ período de embarque _____

Embarques parciais: ☐ Permitidos ☐ Não permitidos

Transbordo ☐ Permitido ☐ Não permitido

Logo que V. Sr.^{as} receberem os documentos relativos a este crédito ou aviso de que foi efectuado o respectivo pagamento pelos seus correspondentes, queiram debitar a nossa conta-depósito ao câmbio que nessa data vigorar salvo fixação prévia, e caso o saldo da nossa conta não seja suficiente pedimos nos avisem a fim de imediatamente enviarmos a necessária cobertura. Se após o aviso da chegada dos documentos ou do pagamento do crédito não for feito o resgate aos mesmos documentos ou liquidada a nossa responsabilidade, ficará esse Banco com o direito de proceder imediatamente à venda extrajudicial da respectiva mercadoria debitando ou creditando a nossa conta por qualquer diferença que exista entre o produto líquido da venda e a importância daquele pagamento.

Fica entendido que este crédito é aberto ao abrigo das "Regras e Usos Uniformes Relativos aos Créditos Documentários, em vigor, adoptados pela Câmara do Comércio Internacional mas se tais "Regras e Usos Uniformes" não vigorarem na praça onde o crédito for utilizado, a ele serão aplicados os " Usos e Costumes" da praça de utilização não contrários às indicações expressas acima e/ou no verso da presente carta, ficando esse Banco desde já autorizado a efectuar, por nossa conta, o seguro da mercadoria respectiva, contra os riscos que achar conveniente cobrir se e quando julgar necessário.

INSTRUÇÕES ESPECIAIS

[illegible]

Shipper:

USINA SERRA GRANDE S/A
PRAÇA CORONEL CARLOS LYRA - S/N 57860-000
SÃO JOSÉ DA LAJE - AL BRAZIL**
CNPJ: 12.706.289/0001-48

Consigned to order of:

TO ORDER

Notify address*:

BENTO S/A
MINDELO
REPUBLICA DE CABO VERDE

Pre-carriage by:

MSC ALICANTE NS956N

Vessel:

Gloria 1401

Port of discharge:

MINDELO - CABO VERDE

Marks and Nrs.:

USINA SERRA GRANDE S/A

Place of receipt:

Port of loading:

SUAPE - BRASIL

Place of delivery:

MINDELO - CABO VERDE

Number and Kind of packages; description of goods:

05 X 20' CONTAINERS SAID TO CONTAIN
130 MT OF WHITE CRYSTAL SUGAR
TOTAL NET WEIGHT: 130.000 MT
TOTAL GROSS WEIGHT: 130.416 MT
TOTAL NUMBER OF BAGS: 2,600 BAGS OF 50 KGS NET EACH
FREIGHT PREPAID ABROAD IN LISBOA BY ENERGY
COMMERCE BV
FREIGHT AS PER AGREEMENT
SHIPPED ON BOARD
EB-1976/01
S.D. NR. 2140535662/6
NCM. NR. 1701.99.00
R.E. NR. 14/0667353-001

**CONTINUE SHIPPER:
ON BEHALF NGM INTERNATIONAL B.V
WILLEMSPLEIN 492, 3016 DR ROTTERDAM-THE NETHERLANDS

CONTAINER DEMURRAGE - NORMAL BOX
"Upon vessel discharge at POD:
7 days free then after € 10,00 per TEU per DAY"

CNTR	Seals	Tare (kg)	Gross Wt (kg)	CBM	Volumes
AMFU 324553-0	033292	2.200,000	26.083,2000	32,4000	520

LINER BILL OF LADING

No: SUANS956N-05140068



Portline
Containers
International S.A.

Red Sea 713
230714
72380

Av. Infante D. Henrique, n.º 332 - 3.º - 1849-025 LISBOA
Telef.: 21 839 18 00 - Fax: 21 837 66 89
Telemóvel: 96 659 88 49 - Telex: 05194079143 POR T G
E-mail: mail@portline-containers.com - GN Context LPP00234
Cód. IVA (Vat. Number): PT 509 634 477
CAE N.º 50200 - Capital Social: € 500.000,00
Actividade Principal: Transportes Marítimos

ATTENTION: This B/L is not valid for clearance before validated by the ship's Agent
(Só serve para despacho depois de validado pelo Agente do navio).

Freight payable at:

LISBON

Number of original Bs/L:

03 (THREE)

Gross weight
kgs.Measurement
cbm

GWT:
130.416,0000 kg
NWT:
130.000,0000 kg

162,0000 m3

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPERS OF GOODS

Freight and Charges

FREIGHT AS PER AGREEMENT

ORIGINAL

SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid port unto Consignees or their Assignees, they paying freight as per note on the margin plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

IN WITNESS whereof the Master of the said Vessel has signed the number of original Bills of Lading stated above, all of this tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void.

(Terms of this B/L continued on back hereof)

Place and date of issue:

SUAPE, 05/06/2014

SHIPPED ON BOARD

Signed (for the master) by:

Alison Vieira Quevedo

CPF: 271.096.708-53 AGENTS FOR THE CARRIER

PORTLINE CONTAINERS INTERNATIONAL S.A.

* (Without any responsibility of notification by Shipowners, other carriers and/ or their Agents respectively, if shippers or consignees fail in their obligations).



transinsular

Transportes Marítimos Insulares, S.A.

Edifício Gonçalves Zarco - Doca de Alcântara - (Norte)
1399-015 Lisboa - Portugal
Tel. 21 112 84 30 ~ Fax 21 112 84 08 ~ Telex 60736
Email: transinsular@transinsular.pt

Sociedade Aberta - Contribuinte N.º 501 532 889
Matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o n.º 501 532 889
Capital Social 7.000.000 Euros



Rua Roberto Duarte Silva - PRAIA - CABO VERDE
Telefax 611 198 - Phone 611 179 - C. Postal 501

LINER BILL OF LADING

1151 1411

LEI MIN FCL 15

No :

Shipper : DAVID JOSE DE PINHO, FILHOS, S.A.
(AS AGENTS): SONAE INDUSTRIA -
PRODUÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO DE
DERIVADOS DE MADEIRA, S.A. LUGAR DO ESPIDO-VIA NC
4470-909 MAIA

Consigned to order of :
BANCO COMERCIAL DO ATLANTICO
PRAIA - ILHA DE ANTIAGO
C.P. 474
REP. CABO VERDE

Notify address (a) :
SICOR, LDA
EMPREENHIMENTOS COMERC. E
SERVIÇOS ACHADA GRANDE - SANTI
C.P. 820
REP. CABO VERDE

Vessel : 702 BOXY LADY	Port of loading : LEIXOES	ATTENTION : This B / L is not valid for clearance before validated by the ship's Agent		
Transshipment at :	Port of destination : MINDELO	Freight payable at : LEIXOES	Number of original B / L : 3	
Marks and Nrs.	Number and kind of packages; description of goods		Gross weight kgs	Measurement c b m
AMFU 314182-9	DV2 12 Volume(s)	Selo: 105314 SONARPAN+DECORPAN+ DECORETEX+INNOVUS (MARCAS: 096/SICOR/S.V.)	17,426.00	23.84
CLHU 206044-3	DV2 12 Volume(s)	14PT00034020416707 25-Jun-2014 Selo: 105312 INNOVUS (MARCAS: 096/SICOR/S.V.)	17,427.00	23.84
GLDU 298832-8	DV2 12 Volume(s)	14PT00034020416707 25-Jun-2014 Selo: 105311 TAFIPAN (MARCAS: 097/SICOR/S.V.)	16,540.00	24.13
TMYU 701409-4	DV2	14PT00034020416707 25-Jun-2014 Selo: 105313		

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPERS OF GOODS

Original

Page 1 of 2

Freight and Charges

CABO VERDE

Autorização de trânsito

Shippers load, stow and count.
Carriers not responsible for any
discrepancy on out turn of contents
nor for any loss and/or damage of
contents. 7 Days free then after:
normal equip Eur 10/teu/day; all
special equip Eur 15/teu/day; reefer
equip Eur 50/teu/day.

SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers quality contents and value unknown, for carriage to the port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid port unto Consignees of their Assignees, they paying freight as per note on the margin plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in the Bill of Lading.

By accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods of delivery order IN WITNESS whereof the Master of the said Vessel has signed the number of original Bills of Lading stated above all of this tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void.

(Terms of this B / L continued on the back hereof)

Place and date of issue :

LEIXOES

01-Jul-2014

Signed (for the master) on behalf of Transinsular as carrier by :

ACTUALLY SHIPPED ON BOARD
Transinsular, SA

a) Without any responsibility of notification Shipowners,
other carriers and/or their Agents respectively, if shippers
or consignees fail in their obligations.



0224
P. 10000



transinsular

Transportes Marítimos Insulares, S.A.

Edifício Gonçalves Zarco - Doca de Alcântara - (Norte)
1399-015 Lisboa - Portugal
Tel. 21 112 84 30 - Fax 21 112 84 08 - Telex 60736
Email: transinsular@transinsular.pt

Sociedade Aberta - Contribuinte N.º 501 532 889
Matrícula na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o n.º 501 532 889
Capital Social 7 000 000 Euros



Rua Roberto Duarte Silva - PRAIA - CABO VERDE
Telefax 611 198 - Phone 611 179 - C. Postal 501

LINER BILL OF LADING

No: 1151 1411 LEI MIN FCL 09

Shipped by: **MARMOD - TRANSP MAR. INTERMODAIS, SA**
EDIFICIO PASSEIO DA BOAVISTA
AV DA BOAVISTA, 2121 3 ANDAR
SALA 306 A 307 4100-132 PORTO

Consigned to order of:
AGEMAR - NAVEGACAO E TRANSITO, LDA
R DE ANGOLA, PREDIO MIGUEL CORONEL
719 - MINDELO
CABO VERDE

Notify address (a)
A Notificar
MESMO QUE O CONSIGNATARIO

Retencao
Soc. comercial
AGEMAR, LDA
AGEMAR NAVEGACAO E TRANSITO, LDA.
S. VICENTE
Tel. 232 4562
Fax 232 4563

Vessel 702 BOXY LADY	Port of loading LEIXOES	ATTENTION This B/L is not valid for cargo claims unless countersigned by the carrier.
Transshipment at	Port of destination MINDELO	Freight payable at LISBOA
Marks and Nrs.	Number and kind of packages; description of goods	Gross weight kgs
LCRU 271131-4	DV2 120 Volume(s) Selo: 105221 ARTIGOS SANITARIOS	1,334.00
<i>31314</i>	3 Paleta(s) 14PT00028424494073 23-Jun-2014 MATERIAL SANITARIO	1,552.50
	20 Volume(s) 14PT00028424502270 23-Jun-2014 MATERIAL SANITARIO	350.00
	71 Volume(s) 14PT00028424542229 25-Jun-2014 Papel Higiénico	340.00
	<i>Conferido e Contador</i>	<i>710714</i>

ENAPOR
ENTRADO EM 10/07/14 CM 31314
Conferido em 11/07/14
Legalizado em 11/07/14
O Responsável: *[Signature]*

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPERS OF GOODS

Original **F 2763**

Page 1 of 1

Freight and Charges

CABO VERDE
Belmã
Autorizamos a entrega da mercadoria constante
Shippers load, stow and count
Carriers not responsible for any
discrepancy on our sum of contents
nor for any loss and/or damage of
contents. 7 Days free then after:
normal equip Eur 10/teu/day; all
special equip Eur 15/teu/day, reefer
equip Eur 50/teu/day.

SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers quality contents and value unknown, for carriage to the port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid port unto Consignees of their Assignees, they paying freight as per note on the margin plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in the Bill of Lading.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods of delivery order IN WITNESS whereof the Master of the said Vessel has signed the number of original Bills of Lading stated above all of this tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void.

(Terms of this B/L continued on the back hereof)

Place and date of issue:

LEIXOES

01-Jul-2014

Signed (for the master) on behalf of Transinsular as carrier by:

ACTUALLY SHIPPED ON BOARD
Transinsular, SA

a) Without any responsibility of notification Shipowners, other carriers and/or their Agents respectively, if shippers or consignees fail in their obligations



Shipper:
DAVID JOSE PINHO, FILHOS, SA (AS AGENT) DE:
VIEIRA DE CASTRO-PROD. ALIMENTARES, S.A.
RUA DO PACO, 514 - GAVIAO APARTADO 45
4764-963 V.N. FAMILICAO - PORTUGAL

LINER BILL OF LADING

No: 1011VXE

Consigned to order of:
COPA

C.P. 45 SAO VICENTE
REP. CABO VERDE

Notify address:
O MESMO

Pre-carriage by:

Place of receipt:
LEIXOES

VOLV LADY

003

Port of loading:
LEIXOES

Place of delivery:
S. VICENTE

Freight payable at:
S. VICENTE

Portline
Containers
International S.A.

Av. Infante D. Henrique, n.º 332 - 3.º - 1849-025 LISBOA
Telef.: 21 839 18 00 - Fax: 21 837 86 80
Telemovel: 96 659 88 49 - Telex: 05194079143 PORT G
E-mail: mail@portline-containers.com - GN Context: LPP00234
Cód. IVA (Vat. Number): PT 509 834 477
C.A.E. N.º 50200 - Capital Social: € 500.000 00
Actividade Principal: Transportes Marítimos

ATTENTION: This B/L is not valid for clearance before validated by the ship's Agent.
(Só serve para despacho depois de validado pelo Agente do navio)

Marks and Nrs.:

Number and Kind of packages; description of goods:

Gross weight
kgs.

Measurement
cbm

Status: ZWA

0 / 20' + 1 / 40' Container STC
SEGU 427117 0 / 40' HC Selo
3889

4435 VOLUMES BOLACHAS E REBUCADOS
460 VOLUMES BOLACHAS

MERCADORIA A BORDO # FRETA PAGAR DESTINO

"DEMURRAGE CLAUSE: 7 DAYS FREE, AFTER 7 DAYS
NORMAL EQUIP. 10 EUR PER TEU/DAY, ALL TYPES
OF SPECIAL EQUIP. 15 EUR TEU/DAY, REEFER
EQUIP. 50 EUR PER TEU/DAY"

13.641,25
2.299,00

Cnd. Trp

Pier/Pier

Total KGS
Total de tara

15940,25
4000,000

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPERS OF GOODS

ORIGINAL

Freight and Charges

SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid port unto Consignees or their Assignees, they paying freight as per note on the margin plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

IN WITNESS whereof the Master of the said Vessel has signed the number of original Bills of Lading stated above, all of this tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void.

(Terms of this B/L continued on back hereof)

Place and date of issue: LEIXOES 2014/07/02

Portmar - Agencia de Navegação

Signed (for the master) by:

*(Without any responsibility of notification by Shipowners, other carriers and/ or their Agents respectively, if shippers or consignees fail in their obligations).

Mod. 003

Coducado

SEGURADO:
MORADA:

ENAPOR, S.A. (SÃO VICENTE)
CXA POSTAL Nº 82
MINDELO
SÃO VICENTE - SÃO VICENTE
REPÚBLICA DE CABO VERDE

RAMO: MERCADORIAS TRANSPORTADAS

APÓLICE	ACTA
70 - 00011458	

MODALIDADE : TEMP. FIXO

DATA INICIO : 04/02/2014
FRACCIONAMENTO : UNICO

DATA FIM: 06/03/2014

PRÉMIO : 7,575\$

INFORMAÇÕES RELEVANTES

TRANSBORDO Não
IDADE DA EMBARCAÇÃO MAIS DE 20 ANOS
ORIGEM PORTO GRANDE MINDELO/S.VICENTE
DESTINO PORTO DA PRAIA
MEIO TRANSPORTE N/M "JOHN MILLER"

DESCRIÇÃO DOS OBJECTOS/PESSOAS SEGURAS

MERCADORIA UM PNEU P/EMPILHADORA REFª 18.00/2JPR	VALOR 505,000\$
--	---------------------------

COBERTURAS

DESIGNAÇÃO I.C.C. "A" - INSTITUTE CARGO CLAUSES "A"	CAPITAL 505,000\$
---	-----------------------------

TEXTOS ADICIONAIS

DECLARA-SE QUE:

A apólice fica sujeita a Clausula de Vistorias anexa.

FRANQUIA: 10% (dez por cento) dos danos no mínimo de ECV. 30.000\$00.

O presente contrato de seguro, efectuado com base na proposta do Exmo.Segurado regula-se por Condições particulares nele expressamente referidas, pela lei do Contrato de Seguro e pelas condições especiais anexas que fazem parte integrante da apólice.

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

António Luis

PRAIA, 17 de Julho de 2014